

Tätigkeitsbericht 2020

+ Sachstandsbericht

Kosten-und Finanzierungsübersicht 31.12.2020

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt



Stand 09.06.2021

INHALT

I. Tätigkeitsbericht 2020

1. Vorbemerkung
2. Gesamtbetrachtung
3. Ausgaben
 - a. Weitere Vorbereitung
 - b. Grunderwerb
 - c. Ordnungsmaßnahmen
 - d. Hochbaumaßnahmen
 - e. Sonstige Kosten
4. Einnahmen
 - a. Grundstücksverkauf
 - b. Ausgleichsbeträge
 - c. Zuschüsse | Mittel Dritter
 - d. Sonstige Erträge
5. Finanzierung | Kreditaufnahme

II. Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2020

1. Vorbemerkung
2. Sachstandsbericht
3. Ausblick

III. Anhang

1. Zwischenabrechnung 2020

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 31.12.2020 dargestellt. Da auf T€ gerundet wird, kann es zu Abweichungen zwischen den rechnerischen Summen und den tatsächlich dargestellten Zahlen kommen.

I. Tätigkeitsbericht 2020

1. Vorbemerkung

Gemäß Entwicklungstreuhandvertrag zwischen der Stadt Heidelberg und der DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbh hat die DSK die Stadt Heidelberg regelmäßig über den jeweiligen Stand der Entwicklungsmaßnahme zu unterrichten. Dies erfolgt jeweils

- zum 30.06. mit Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF) und Aufstellung des Wirtschaftsplans für das nachfolgende Jahr und
- zum 31.12. als Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres mit Zwischenabrechnung zum Treuhandvermögen und einem Sachstandsbericht zu aktuellen Entwicklungen der KuF.

Der **Tätigkeitsbericht 2020** enthält neben einer textlichen Erläuterung eine vergleichende tabellarische Übersicht der PLAN- (**grün**) und IST-Werte (**rot**) sowie etwaige Abweichungen (**blau**) für das Jahr 2020.

Pos. Maßnahme	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
SUMME			

2. Gesamtbetrachtung

Gesamtübersicht	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	27.523,1	14.167,7	-13.355,4
B. Einnahmen	15.380,1	5.521,9	-9.858,2
Saldo	-12.143,0	-8.645,8	3.497,2
Saldo Vorjahr (2018)	-5.946,4	19.593,1	25.539,5
Summe Finanzierung (vgl. 4. Finanzierung Kreditaufnahme)	-47.018,5	-32.299,6	+14.718,9

Zum Stichtag 31.12.2020 lag der Finanzierungsbedarf bei rd. -32.299,6 T€ (vgl. 4. Finanzierung | Kreditaufnahme).

Der Unterschied zwischen den prognostizierten und tatsächlichen Ausgaben für das Jahr 2020 liegt in der zeitlichen Abfolge einzelner Maßnahmen. Aufgrund der hohen Komplexität und der zunehmenden Abhängigkeit der Maßnahmen untereinander, bspw. aufgrund zunehmend begrenzter Flächenangebote für die Abwicklung der Baustellen, steigt die Notwendigkeit einer stärkeren zeitlichen Abfolge der einzelnen Vorhaben. Dies erfordert eine größere zeitliche Taktung der Maßnahmen in der Bahnstadt. Mit der Corona Pandemie kamen weitere zeitliche Zwänge hinzu, die bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans 2020 nicht absehbar waren.

Mit der Verlängerung der Gesamtmaßnahme folgt die KuF dem tatsächlichen Entwicklungsstand und dem Entwicklungsfortschritt der Bahnstadt. Die Fortschreibung der KuF bis 2027 wurde mit dem Wirtschaftsplan 2021 beschlossen (DS Nr. 0020/2021/BV).

3. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A.II. Weitere Vorbereitung			
1 Planungskosten Gesamtprojekt	295,0	82,4	-212,6
2 Vergütung Dritter	245,0	167,1	-77,9
3 Gutachten / Untersuchung	143,8	65,5	-78,3
4 Öffentlichkeitsarbeit	80,0	19,6	-60,4
5 Beteiligung	10,0	0,0	-10,0
SUMME	773,8	334,6	-439,2

Insgesamt liegen die Vorbereitungsleistungen im Jahr 2020 unterhalb des Ansatzes des Wirtschaftsplans 2020.

Hier werden die Auswirkungen der Corona Pandemie sichtbar, indem insgesamt weniger Planungswettbewerbe, Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit möglich war. Auch wurden weniger B-Planverfahren angestoßen als angenommen, bzw. erst im kommenden Jahr abgeschlossen. Zusätzlich werden sie vermehrt nicht über das Treuhandkonto, sondern vorhabenbezogen durch Investoren finanziert.

Unter Punkt 2 kann vor allem die Baustellenkoordination und das Gestattungsmanagement angeführt werden, die einen wichtigen Beitrag zur reibungslosen Abwicklung der Baumaßnahmen in der Bahnstadt beitragen.

Die Erstellung von Gutachten und andere Vergütungen Dritter unterliegen Schwankungen.

Hierunter fallen unter anderem Rechtsberatungsleistungen, Wertermittlungsgutachten oder Fachgutachten (Schall, Artenschutz, Boden) im Zusammenhang mit einzelnen Planungsthemen und/oder Baufeldentwicklungen.

Beispielhaft können die Bebauungsplanverfahren für die Bereiche Kopernikusquartier und nördlich und südlich der Eppelheimer Straße sowie die freiraumplanerische Konzeptstudie „Freiflächen entlang des Czernyrings“ angeführt werden. Auch in 2020 ließen sich diese vermehrt konkreten Maßnahmen zuordnen und wurden über die jeweiligen Projektbudgets abgewickelt.

Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen haben in 2020 pandemiebedingt nur in geringem Umfang stattgefunden.

Ausblick/WP 2021

Im Budget „weitere Vorbereitung“ sind für das Jahr 2021 Planungs- und Wettbewerbskosten für die in Arbeit befindlichen Bebauungspläne „Wohnen an der Promenade“, „Nördlich der Eppelheimer Straße“, „Südlich der Eppelheimer Straße“ sowie den Bebauungsplan „Kopernikusquartier“ enthalten. Zusätzlich sind Ausgaben für die Teilfortschreibung der Rahmenplanung, externe städtebauliche Beratungsleistungen als auch die Öffentlichkeitsarbeit der Bahnstadt berücksichtigt.

Ferner sind weiterhin Ausgaben für die Rechtsberatung, insbesondere im Zusammenhang mit Grundstückskaufverträgen, aber auch Gutachten zur Wertermittlung von Grundstücken geplant. Letztere werden mit Fortschreiten der Entwicklungsmaßnahme immer bedeutender, um frühzeitig Ausgleichbeträge abschöpfen zu können. Ein wesentlicher Posten bei der Vergütung Dritter sind die Leistungen des Baustellenkoordinators.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist vermutlich auch in 2021 nur eingeschränkt möglich. Hier wird es vor allem um Pressemitteilungen oder digitale Veranstaltungen gehen.

b. Grunderwerb

		Abgleich WP 2020 / IST 2020		
		PLAN 2020	IST 2020	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb				
1.A	Flächenankauf	2.796,1	35,0	-2.761,1
1.B	Flächenankauf von der EGH (Erschließungs-/Gemeinbedarfsflächen)	171,5	-202,2	-373,7
1.C	Flächenankauf außerhalb SEM	0,0	0,0	0,0
2	Nebenkosten des Grunderwerbs	211,7	3,1	-208,7
3	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	50,0	501,8	451,8
SUMME		3.229,3	337,7	-2.891,7

Der für 2020 prognostizierte Ansatz für Flächenankäufe wurde unterschritten, da für einige der anzukaufenden Flächen die Verhandlungen in 2020 nicht abgeschlossen werden konnten. Ein langjähriger Prozess zum Ankauf notwendiger privater Flächen im Bereich der Grünen Meile war jedoch erfolgreich. Von der EGH gab es in 2020 zudem eine Erstattung, die sich aus der abschließenden Vermessung erworbener Flächen für Erschließungsanlagen ergibt.

Nebenkosten des Grunderwerbs umfassen neben Gebühren, Grunderwerbsteuern und Notarkosten auch Finanzierungskosten im Zusammenhang mit den Grundstücksankäufen.

In 2020 sind Kosten für den Grundstücksverkauf bzw. -erwerb angefallen. Es handelt sich um die Abwicklung kaufvertraglich geregelter Kostenbeteiligungen der Stadt bei Ankäufen und Verkäufen. Sie ergeben sich im Zusammenhang mit Kaufvertragsabwicklungen und -verpflichtungen. Beispielhaft können an dieser Stelle die Kosten für die Abwicklung von Ordnungsmaßnahmen genannt werden, zu deren Übernahme die Stadt entwicklungsrechtlich verpflichtet ist. Die resultierenden Erlöse für den Grundstücksverkauf sind unter 4. Einnahmen verbucht.

Ausblick/WP 2021

In 2021 ist der Ankauf von Flächen südlich der Eppelheimer Straße und zur Realisierung der noch zu benennenden Kleinen Bahnrandstraße in Verlängerung des Max-Planck-Rings geplant, die insbesondere für die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 eine wichtige Rolle spielt.

c. Ordnungsmaßnahmen

		Abgleich WP 2020 / IST 2020		
		PLAN 2020	IST 2020	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen				
1	Bodenordnung	160,0	0,0	-160,0
2	Freilegung / Substanzwertentschädigung	4.040,0	4.941,7	901,7
3	Verlagerungen / Sonstiges	260,0	0,0	-260,0
4	Erschließung	15.254,8,0	5.755,6	-9.499,2
5	Sonstige Kosten Erschließung	280,0	45,1	-234,9
SUMME		19.994,8	10.742,4	-9.252,4

Die Position „Freilegung/Substanzwertentschädigung“ subsumiert zum einen die umfangreichen Abbrucharbeiten auf den ehemals von der US-Army (BlmA) genutzten Flächen südlich und nördlich des Czernyrings, zum anderen Bodenmanagementkosten im Zusammenhang mit der fortschreitenden Erschließung der Bahnstadt nach Westen und umfängliche Arbeiten zur Herstellung der Kampfmittelfreiheit (u.a. Aushub von Bombentrümmern). Hierbei handelt es sich insbesondere um die Arbeiten zum Nachweis der Kampfmittelfreiheit im gesamten Bereich des Czernyrings als auch den Flächen des Konferenzentrums.

Die Rückbauarbeiten auf den ehem. BlmA-Flächen sind weitgehend erfolgt. In 2020 wurde mit dem Abbruch des ehem. PX-Gebäudes begonnen, welcher in 2021 abgeschlossen sein wird. Für den gesamten Bereich ist eine umfangreiche Kampfmittelfreimessung erforderlich. Die Arbeiten zur Beräumung von Bombentrümmern auf dem Gelände werden durch entsprechende Bodenuntersuchungen zur Baufreimachung der Flächen des Kopernikusquartiers ergänzt. Mit dem Abbruch des ehem. PX-Gebäudes war eine Begleitung durch artenschutzrechtliche Maßnahmen notwendig. Beispielsweise wurden alternative Nistplätze für Spatzen in der Bahnstadt geschaffen.

Als zusätzlicher Kostenpunkt kam in 2020 der Abbruch der Gebäude auf der Fläche des geplanten Kältewerks im Baufeld T2 hinzu. Es wird zukünftig u.a. das HCC und die Gebäude am Europaplatz effizient mit Kälte versorgen.

Die Kampfmittelfreimessung für den nördlichen Brückenkopf der Gneisenaubücke erfolgte ebenfalls in 2020.

Seit Anfang 2020 ist die Grüne Meile für den Verkehr freigegeben. Sie bildet die neue verkehrliche Querverbindung von der westlichen Bahnstadt in Richtung Hbf. und Europaplatz. Mit der Straßenbahntrasse in ihrer Mitte ist sie neben dem Langen Anger die Haupteerschließungsachse für die Bahnstadt. Die Haltestellen „Hauptbahnhof Süd“, „Gadamerplatz“ und „Eppelheimer Terrasse“ sichern als Teil des Mobilitätsnetzes die ÖPNV-Erschließung der Bahnstadt.

Neben der Grünen Meile wurden die notwendigen Erschließungsstraßen rund um das Baufeld C5 realisiert. Eingerahmt von Da-Vinci-Str. und Galileistr. ist dort mit den „Westarkaden“ eine

neue Mitte für die Bahnstadt mit großflächigem Einzelhandel, wohnortnahen Dienstleistungen und Wohnungen entstanden. Die Da-Vinci-Str. bildet einen Teil der überregionalen Radwegeverbindung über Promenade und perspektivisch die Gneisenaubücke Richtung Neuenheimer Feld.

In 2020 sind Kosten für die Herstellung des Bauabschnitts zwischen Czernyplatz und Max-Planck-Ring West als Teilstück des Czernyrings angefallen. Die Baumaßnahme stellt den Lückenschluss zur Czernybrücke her und wurde im Mai 2021 abgeschlossen.

Aktuell befindet sich auch der Max-Planck-Ring im Bau. Sein Ausbau erfolgt abschnittsweise parallel zu den Hochbauarbeiten auf dem Baufeldern B1 und B2. Wohn- und Geschäftsnutzungen inkl. 11-geschossigem Hotel werden zukünftig den Europaplatz säumen. Die Planungen für die noch zu benennende Kleine Bahnrandstr. haben begonnen. Letztere soll östlich der Montpellierbrücke an die Schere Ost für die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 angeschlossen werden. Insgesamt steht die Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen unter einem erhöhten organisatorischen Druck und Abstimmungsbedarf, da sie zeitgleich mit den Hochbaumaßnahmen erfolgt und mit Fertigstellung der Gebäude deren Erschließung gewährleisten muss

Der Bau der Pfaffengrunder Terrasse ist in vollem Gang und wird 2021 abgeschlossen und sich kostenmäßig niederschlagen.

Insbesondere der Planansatz der Erschließungskosten wurde unterschritten. Dies ist zum einen auf die baustellenlogistisch bedingten zeitlichen Verschiebungen von Maßnahmen zurückzuführen. Auch werden die Kosten häufig mit zeitlichem Verzug geltend gemacht und damit erst im darauffolgenden Jahr verbucht.

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht für 2020 werden jedoch vor allem die notwendigen Priorisierungen von Maßnahmen in 2020 sichtbar. Mit dem Beginn der Corona Pandemie standen alle Maßnahmen der Bahnstadt auf dem Prüfstand. Mit dem Wirtschaftsplan wurden Einsparpotenziale und Einnahmeverbesserungen diskutiert (DS Nr. 0020/2021/BV). Die Priorität lag dabei auf bereits begonnenen bzw. bereits ausgeschriebenen oder vergebenen Maßnahmen. So wurde neben dem Max-Planck-Ring auch mit dem Bau der Einstein- und der Goepfert-Mayer-Straße begonnen. Als notwendige Erschließung für das neu entstehende Konferenzzentrum sind beide Baumaßnahmen mit großen Herausforderungen verbunden und an enge zeitliche Abfolgen geknüpft. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig.

Im Wirtschaftsplan 2020 wird ein Budget für die Herstellung von Straßen und Freiflächen im 1. Bauabschnitt in der Bahnstadt West bereitgestellt. Der Straßenbau erfolgt derzeit und wird kostenmäßig jedoch erst in 2021 erfasst. Gleiches gilt für die Eppelheimer Straße und den Weiterbau der Wasserbecken entlang des Langen Angers.

In den Erschließungskosten sind auch die Baunebenkosten enthalten. Ingenieurleistungen umfassten sowohl Entwurfs- und Ausführungsplanungen für die in den Folgejahren anstehenden Straßenbau-, Grün- und Freiflächenvorhaben als auch für Sonderbauten.

Ausblick/WP 2021

In 2021 wird der Abriss des ehem. PX-Gebäude abgeschlossen. Damit wird die Voraussetzung zur Entwicklung des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile geschaffen. Für die Baufelder liegen teilweise bereits konkrete Planungen vor. Die Herausforderung wird hierbei vor allem in der Baustellenorganisation, der -logistik und der Bereitstellung von Baustelleneinrichtungsflächen liegen.

Der Bau des Konferenzentrums auf den Baufeldern T1 a und b ist bereits weit fortgeschritten. Es entsteht eine weitere bedeutende Hochbaumaßnahme mit Strahlkraft über die Bahnstadt hinaus. Auch der Bau des Lückenschlusses des Czernyrings an die Czernybrücke, des Max-Planck-Rings sowie der Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße werden fortgesetzt. Die dortigen Bauarbeiten erfolgen in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang parallel zur Entwicklung des Hochbaus auf den angrenzenden Baufeldern. Dies bedeutet den permanenten gemeinsamen Austausch, die gegenseitige Rücksichtnahme und einen erhöhten Steuerungs- und Koordinationsaufwand.

In Abstimmung mit dem Bau der „Schere Ost“, wird mit der „Schere West“ in Form der Anbindung an die Montpellierbrücke und den Unterflieger, der Ausbau des Czernyrings komplettiert. Ihr Ausbau soll 2021/22 erfolgen.

In 2021 wird die Planung der eigentlichen Platzfläche des Europaplatzes vorangetrieben, die in 2022 gebaut wird. Mit ihr erhält die Bahnstadt einen weiteren öffentlichen Platz als Entree in den neuen Stadtteil. Mit dem Straßenbau in der Bahnstadt West inkl. der Marie-Baum-Straße wird in 2021 die Entwicklung der Bahnstadt nach Westen fortgeführt und die Erschließung der dortigen Baufelder ermöglicht.

Die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße wird eine besondere Herausforderung im kommenden Jahr darstellen. Ihre Komplexität ergibt sich aus der Abstimmung mit den Leitungsträgern und des Umbaus einer Straße im Betrieb.

Die Planung der Erschließungsstraßen im Kopernikusquartier ist bereits weit fortgeschritten und wird in 2021 in Abstimmung mit dem dortigen Hochbau intensiviert.

Zusätzlich werden in 2021 weitere vorbereitende Maßnahmen zum Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße umgesetzt.

Kosten fallen auch weiterhin für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen, Verpflanzungen von Bestandsbäumen und Ersatz für Nist- und Nahrungshabitaten für Spatzen) sowie die Herstellung und Pflege von ökologischen Ausgleichsflächen an.

Dabei stoßen die für die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitgestellten Flächen zusehends an ihre Kapazitätsgrenzen, was mit Mehrkosten für den zu erbringenden Ausgleich verbunden ist. Derzeit wird geprüft, welches zusätzliche Potenzial auf den bestehenden Flächen vorhanden ist oder neue Flächen erschlossen werden können, um den verpflichtenden, artenschutzrechtlichen Ausgleich zu erbringen.

d. Hochbaumaßnahmen

		Abgleich WP 2020 / IST 2020		
		PLAN 2020	IST 2020	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.V. Hochbaumaßnahmen				
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	40,0	17,1	-22,9
2	Verlängerung Querbahnsteighalle Hauptbahnhof	1.006,0	43,0	-963,0
3	Sonstiges	200,0	0,0	-200,0
SUMME		1.246,0	60,2	-1.185,8

Bei den Ausgaben für Gemeinbedarfseinrichtungen handelt es sich um Restarbeiten für die Kita in der ehem. Güterhalle am Zollhofgarten.

In den WP 2020 wurde ein Budget für die Öffnung des Querbahnsteigs als fußläufige Verbindung vom Europaplatz zum Hauptbahnhof eingestellt. Kosten fallen vornehmlich erst ab 2021 an.

Sonstige Kosten sind nicht angefallen.

Ausblick/WP 2021

Im WP 2021 ist erneut ein Budget für Leistungen zur Öffnung des Querbahnsteigs eingestellt.

e. Sonstige Kosten

		Abgleich WP 2020 / IST 2020		
		PLAN 2020	IST 2020	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.VI. Sonstige Kosten				
1	Kommunales Wohnungsbauförderprogramm	500,0	692,7	192,7
2	Entwicklungsträger	800,0	1.292,1	492,1
3	Finanzierungskosten / -ertrag	962,7	679,5	-283,2
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	0,5	11,0	10,5
5	Wirtschaftsprüfer	16,0	17,5	1,5
SUMME		2.279,2	2.692,9	413,7

In 2020 verzeichnete das Treuhandvermögen Ausgaben für das kommunale Wohnungsbauförderungsprogramm in Höhe von knapp 700 T€. Die Vergabe und fachliche Zuständigkeit zum Abruf der Mittel obliegt der Stadt.

Wesentliche Posten für das Ergebnis der Gesamtmaßnahme sind bei den „sonstigen Kosten“ die Ausgaben für die Finanzierung, für den Zahlungsverkehr und für die Wirtschaftsprüfung sowie die Honorarzahungen für den Entwicklungsträger. Die Kostendifferenz für das Entwicklungsträgerhonorar der DSK ergibt sich aus dem Umstand, dass in 2020 noch Kosten für in 2019 erbrachte Leistungen zu verbuchen waren. Die Differenz ist entsprechend im Tätigkeitsbericht 2019 ersichtlich (DS Nr. 0224/2020/BV).

Die Ausgaben für Finanzierungskosten ließen sich durch die Ablösung zweier Darlehen reduzieren. Einerseits fällt die absolute Darlehenssumme durch den Ausgleich infolge erhöhter Einnahmerückflüsse geringer aus, andererseits konnten bei der Rückführung der Festgeldkredite deutlich bessere Zinskonditionen erzielt werden. Dies führte zu einer Reduzierung der Aufwendungen für die Finanzierungskosten.

In der Differenz der Finanzierungskosten spiegeln sich zudem nicht nur der niedrige Zinssatz, sondern insbesondere auch die unter den Planansätzen liegenden Ausgaben wider.

Ausblick/WP 2021

Der Liquiditätsbedarf in 2021 wird maßgeblich durch die weiterhin hohen Ausgaben für die Erschließungsmaßnahmen bestimmt. Gleichzeitig wird mit erhöhten Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen im Kopernikusquartier und für die Fläche des Konferenzzentrums gerechnet. Die Auswirkungen der Einnahmen sind jedoch vom Zeitpunkt der Einnahmerückflüsse an das Treuhandvermögen abhängig. Eine erneute Kreditaufnahme in 2021 ist aller Voraussicht nach bei den prognostizierten Zahlungseingängen nicht notwendig.

4. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf			
SUMME	12.380,1	310,7	-12.069,4

In 2020 ließen sich nur geringe Einnahmen aus Grundstücksverkäufen generieren. Die weit fortgeschrittenen Verhandlungen lassen den Schluss zu, dass sich die übrigen bereits für 2020 prognostizierten Einnahmen in 2021 realisieren lassen.

Die in 2020 nicht erfolgten Einnahmen führen zur Differenz zwischen den Einnahmen und Ausgaben in 2020.

Ausblick/WP 2021

Für 2021 sind Einnahmen aus dem Verkauf von Grundstücken im Kopernikusquartier zu erwarten. Die Grundstücksverkäufe stehen unmittelbar bevor.

Darüber hinaus befindet sich die Verwaltung fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

b. Ausgleichsbeträge

		Abgleich WP 2020 / IST 2020		
		PLAN 2020	IST 2020	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.II. Ausgleichsbeträge				
1	EGH	0,0	0,0	0,0
2	"Private"	500,0	0,0	-500,0
3	Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME		500,0	0,0	-500,0

Die tatsächlichen Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen liegen unter den im Wirtschaftsplan für 2020 prognostizierten Werten.

Aufgrund der geringeren Entwicklungstätigkeit Privater im Pandemiejahr 2020 wurden keine Ausgleichsbeträge abgelöst.

Ausblick/WP 2021

In 2021 wird mit Ausgleichsbetragszahlungen für private Flächen gerechnet.

c. Zuschüsse/Mittel Dritter

	Abgleich WP 2020 / IST 2020			IST Gesamt 1.1.2009 bis 31.12.2020 [T€]
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -	
	[T€]	[T€]	[T€]	
B.III. Zuschüsse / Mittel Dritter z. Finanzierung v. Einzelmaßnahmen				
1 Zuwendungen nach dem EntflechtG/LGVFG	1.500,0	500,0	-1000,0	2.510,0
2 Städtebauförderung Hiervon:	1.000,0	1.000,0	0,0	24.165,0
2.1 - Bund/Land	0,0	0,0	0,0	15.900,0
2.2 - Stadt	1.000,0	1.000,0	0,0	8.265,0
3 Bauförderung öffentlicher Gebäude	0,0	0,0	0,0	240,0
4 Zahlungen Stadt gesamt Hiervon:	0,0	3.500,0	3.500,0	40.432,6
4.1 - Umwandlung Darlehen in Zuschuss	0,0	0,0	0,0	4.932,6
4.2 - städt. Pauschale für Infrastruktur- maßnahmen	0,0	0,0	0,0	10.000,0
4.3 - außerplanmäßige HH-mittel Tiefbauamt	0,0	0,0	0,0	2.500,0
4.4 - städt. Kostenanteil Infrastruktur- maßnahmen	0,0	3.500,0	3.500,0	23.000,0
SUMME	2.500,0	5.000,0	2.500,0	67.347,6

Zuwendung nach dem LGVFG

Die Einnahmen von 500 T€ resultieren aus Zuwendungen für den Czernyring. Weitere Auszahlungen stehen entsprechend des Baufortschritts der Maßnahme in den kommenden Jahren an.

Städtebauförderung

Der Förderrahmen der Städtebauförderung beträgt für die Gesamtlaufzeit 26.499 T€, was einem Zuwendungsbetrag (Finanzhilfe Bund/Land) in Höhe von 15.900 T€ entspricht. Die von Bund/Land zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 15.900 T€ wurden komplett abgerufen. Für 2020 konnte das Treuhandvermögen noch den jährlich zu zahlenden Eigenanteil der Stadt verbuchen.

Zahlungen der Stadt

Gemäß den Vorgaben und in Abstimmung mit der Rechtsaufsichtsbehörde hat die Stadt Heidelberg Feststellungen im Sinne des § 59 Abs. 2 Satz 3 der Gemeindehaushaltsverordnung zum Umgang mit dem prognostizierten Defizit zum Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt getroffen. Ein absehbarer Fehlbetrag soll demnach jährlich anteilig aus dem Kernhaushalt abgedeckt und damit Infrastrukturvermögen übernommen werden. Mit dem Haushaltsplan 2019/2020 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 bzw. der Aktualisierung zum Ende 2019 (DS Nr. 0415/2019/BV) hat der Gemeinderat diese Vorgehensweise bestätigt. Dies ist auch in den Planungen der kommenden Haushaltsjahre entsprechend zu berücksichtigen.

Die KuF sieht Zahlungen der Stadt für die Übernahme von Infrastrukturvermögen vor.

Ausblick/WP 2021

Zuwendung nach dem LGVFG

Die lfd. Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK) werden durch die städtischen Fachämter über die Beantragung von Zuwendungen für verkehrliche Maßnahmen in der Bahnstadt fortgeführt. Für die Gneisenaubrücke wurden entsprechende Mittel zur Förderung angemeldet. Das Regierungspräsidium hat die Neuanschreibung der „Bahnbrücke Bahnstadt Heidelberg – Brücke an der Gneisenaustr.“ positiv beschieden und das Vorhaben in das Förderprogramm 2021 - 2025 für die Anlage kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem LGVFG mit Schreiben vom 07.04.2021 aufgenommen. Eine belastbare Höhe möglicher Fördermittel ergibt sich aus dem noch ausstehenden Zuwendungsbescheid. Es besteht die Hoffnung zusätzliche Fördermittel für die Brücke mit dem Wirtschaftsplan 2022 einstellen zu können.

Städtebauförderung

Die zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 15.900 T€ wurden komplett abgerufen. Weitere Zahlungen der Stadt auf das Treuhandkonto bis zur Erreichung des Förderrahmens sind in den nächsten Jahren in der KuF und im Haushaltsansatz der Stadt geplant.

d. Sonstige Erträge

	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge			
1 Dritte	0,0	211,2	211,2
2 Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME	0,0	211,2	211,2

Erträge von Dritten stammen aus Einnahmen durch den Abschluss von Gestattungsverträgen mit Investoren zur Nutzung städtischer Flächen für die Baustelleneinrichtung.

Ausblick/WP 2021

Für 2021 sind weitere Einnahmen aus Gestattungen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierung der Maßnahme stellt sich zum 31.12.2020 wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	31.12.2020
Kredite / Darlehen	
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974 (bis 31.12.2015)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 1.3.2021)	-10.000.000,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	-10.000.000,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	-275.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	-2.500.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145799 (bis 31.12.2020)	-5.000.000,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145780 (bis 31.12.2020)	-5.000.000,00
Summe	- 32.775.000,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	466.643,27
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.793,05
Commerzbank, Festgeld-Kto. 582904901	0,00
Summe	- 32.299.563,68

II. Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2020

1. Vorbemerkung

Nach den entwicklungsrechtlichen Vorgaben gemäß § 171 Abs. 2 i. V. m. § 149 BauGB hat die Stadt Heidelberg bzw. der beauftragte Entwicklungstreuhand für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt nach dem jeweiligen Stand der Planung eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF) aufzustellen und fortzuschreiben.

Neben dem Aufschluss über die finanzielle Durchführbarkeit und Entwicklung der Maßnahme stellt die KuF das zentrale Planungs- und Steuerungsinstrument bei der Umsetzung der entwicklungsbedingten Maßnahmen dar und bildet die maßgebliche Grundlage für staatliche Förderungsentscheidungen.

Da es sich bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt um ein langfristig angelegtes und hinsichtlich der Planung, Durchführung und Finanzierung äußerst komplexes Entwicklungsprojekt handelt, ist mit Hilfe der KuF ein stetiges Überwachen und Nachsteuern durch lfd. Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Planungen und Erkenntnisse gewährleistet. Die KuF wird daher entsprechend dem Maßnahmenstand halbjährlich zum Stichtag 30.06. (= Aufstellung des Wirtschaftsplans für das nachfolgende Jahr) sowie zum Stichtag 31.12. (= Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres mit Bericht über aktuelle Entwicklungen) fortgeschrieben.

Im Einzelnen erfolgen dabei folgende Arbeits- und Prüfungsschritte:

- Abgleich mit dem Treuhandkonto zu den Stichtagen: Einstellung der tatsächlichen Ausgaben und Einnahmen zum Stichtag
- Anpassung aller laufenden Einzelmaßnahmen an den aktuellen Projektfortschritt; Überprüfung hinsichtlich
 - der Erforderlichkeit/Notwendigkeit/Vermeidbarkeit
 - der zeitlichen Planung (Beginn, Dauer, Fertigstellung)
 - des kalkulierten Kostenbudgets (Höhe, Abweichung)
 - des voraussichtlichen Zeitpunktes der Kassenwirksamkeit
- ggf. Berücksichtigung neuer Einzelmaßnahmen (sofern erforderlich)

2. Sachstandsbericht

Die Ergebnisse der Fortschreibung zum 31.12.2020 werden nachfolgend zusammengefasst.

Gesamtbetrachtung

Die Fortschreibung der KuF für den Wirtschaftsplan 2020 (KuF zum 30.06.2019) wies ein kalkuliertes Defizit bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2022 in Höhe von 25.393,8 T€ auf (DS Nr. 0434/2019/BV). Die Fortschreibung der KuF zum 30.06.2020 (WP 2021) umfasst die Verlängerung der Kosten- und Finanzierungsübersicht bis 2027 und geht von einem Gesamtdefizit von 32.313,3 T€ aus (DS Nr. 0020/2021/BV). Die aktuelle Fortschreibung der KuF zum 31.12.2020 prognostiziert bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 ein Gesamtdefizit in Höhe von 33.288,5 T€.

3. Ausblick

In 2020 wurde neben dem Max-Planck-Ring mit dem Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße begonnen. So entsteht neben der verkehrlichen Erschließung der Baufelder B1 und B2 sowie des Hauptbahnhofs auch die notwendige Erschließung für das im Bau befindende Konferenzzentrum HCC. Beide Baumaßnahmen sind mit großen Herausforderungen verbunden und an enge zeitliche Abfolgen geknüpft. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Beide Baumaßnahmen werden in 2021 fortgesetzt.

In enger Abstimmung mit den Hochbaumaßnahmen auf B1 und B2 erfolgt die Planung des Europaplatzes. Er wird auf den Tiefgaragengeschossen der umliegenden Bebauung realisiert, was eine enge Abstimmung gemeinsam mit dem Investor notwendig macht. Von dort wird die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig entstehen. Gleichzeitig wird mit der Bahnrandstr. eine Entwicklung der weiter östlich anschließenden Baufelder ermöglicht.

Der Ausbau des Czernyrings geht auch in 2021 weiter. So wurde im Mai 2021 der Anschluss des Czernyrings an die Czernybrücke fertiggestellt. Gleichzeitig wird die „Schere West“ mit dem Bau des Unterfliegers planerisch vorbereitet.

Die Pfaffengrunder Terrasse ist im Bau und wird voraussichtlich im Sommer 2021 fertiggestellt. Nach der Schwetzingen Terrasse ist damit die zweite Terrasse entlang der Promenade realisiert. Die Pfaffengrunder Terrasse ergänzt die Platzfläche des Gadamer Platzes um eine ca. 12.000 m² große Grün- und Freifläche. Neben einem großzügigen Baumhain über einer wassergebundenen Decke entsteht eine abgesenkte Rasenfläche und ein Spielzug mit unterschiedlichen Spielgeräten sowie eine öffentliche WC-Anlage und ein Wasserspiel. Bereits heute sind die umfangreichen Baumpflanzungen zu erkennen.

Ende 2020 wurde mit dem Weiterbau der Bahnstadt Richtung Westen begonnen. Rund um die Fläche des Spitzen Ecks sowie in der Marie-Baum-Str. erfolgt bereits der Straßenbau. Hier wird ein Teil des 2. Bauabschnitts mitgebaut, um die Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ anzubinden.

Gleichzeitig werden die Wohnwege vor den bereits bezogenen Gebäuden W1.1, W1.2 und ED4 fertiggestellt.

Eine besondere Herausforderung stellt die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße zwischen Czernybrücke und der Henkel-Teroson-Straße dar. Sie ist Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel. Die Komplexität der Planung liegt einerseits in der Umplanung einer bestehenden Straße sowie der damit verbundenen Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen. Gleichzeitig gilt es bestehende 110 kV-Leitungspakete und eine Gashochdruckleitung in den Straßenraum zu integrieren, um weitere Baufelder entwickeln zu können. Es ergeben sich Zwangspunkte, die es in der Planung zu berücksichtigen gilt.

Für die Gneisenaubücke werden erneut Sperrpausen bei der Deutschen Bahn beantragt. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung bestätigt und die Maßnahme zur Förderung nach dem LGVFG aufgenommen. Für eine belastbare Höhe zusätzlicher Fördermittel ist ein Förderantrag notwendig. Dieser ist noch zu stellen. Die Förderhöhe wird mit dem Wirtschaftsplan 2022 ersichtlich.

Nach dem Rückbau des PX-Gebäudes und der Freimachung der Baufelder im Kopernikusquartier wird die Voraussetzung für ihre Entwicklung geschaffen. Es entsteht ein neues Quartier in der Bahnstadt inkl. des Baus zweier öffentlicher Straßen, der Kopernikus- und der Maria-Mitchell-Straße.

Inwieweit sich die Erlöse entsprechend der gutachterlich ermittelten Bodenpreise, die der KuF zugrunde liegen, am Markt auch weiterhin erzielen lassen, bleibt abzuwarten. Die Heidelberger Marktsituation, aber auch die allgemeine konjunkturelle Entwicklung spielen hierbei ebenso eine Rolle wie die Wahrnehmung der Bahnstadt als Wohn- oder Dienstleistungsstandort bei Investoren. Insbesondere in der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation bestehen erhebliche Risiken bei der Prognose der Verkaufspreise sowie der Geschwindigkeit, in der der Markt insbesondere die Dienstleistungsflächen absorbiert. Auf der Einnahmenseite ist folglich die Höhe des entwicklungsbedingten Endwertes der Bodenpreise nach wie vor eine risikobehaftete Prognosegröße.

Nicht erst seit der Corona-Pandemie stellen die Baukosten einen schwer zu kalkulierenden Kostenfaktor dar. Derzeit zeigt sich die Pandemie bereits doppelt für Kostensteigerungen verantwortlich. Einerseits können die mit Beginn der Pandemie heruntergefahrenen Produktionskapazitäten nur zeitverzögert auf den neuerlichen Nachfragedruck aus dem In- und Ausland reagieren. Andererseits verknappen internationale Lieferabkommen den Markt zusätzlich. Es bleibt abzuwarten, wie sich Lieferengpässe und Preissteigerungen mittelfristig entwickeln.

Ebenso sind trotz der umfänglichen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, die inner- und außerhalb des Bahnstadtareals in der Vergangenheit durchgeführt wurden, Themen des Artenschutzes und der erforderlichen Ersatzmaßnahmen auf der Agenda. Angesichts der Größe des Areals und der sukzessiven Entwicklung sind die Artenschutzmaßnahmen nicht voll umfänglich einzuschätzen. Wiederholt mussten Eidechsen eingesammelt und Schutzeinrichtungen angepasst werden sowie Artenschutzuntersuchungen für Einzelvorhaben betrieben werden.

Mittlerweile sind die vorhandenen Ausgleichflächen weitgehend an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen. Um weitere öffentliche und private Maßnahmen umsetzen zu können sind zusätzliche

Kapazitäten für Maßnahmen des Artenschutzes, wie die Umsiedlung von Eidechsen, bereitzustellen. Dies wird sich kostenmäßig auswirken.

Vor diesem Hintergrund sind alle an der Vorbereitung und Durchführung der einzelnen Maßnahmen Beteiligten gehalten, geplante Budgets einzuhalten und Möglichkeiten zur Kostensenkung immer wieder zu prüfen.

III. Anhang

1. Zwischenabrechnung 2020



Ansprechpartner

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis
Büroleiter und Projektleiter Bahnstadt

E-Mail christian.hemkendreis@dsk-gmbh.de

Büro Heidelberg

Hauptstraße 79
69117 Heidelberg

Tel. 06221 99849-20

Fax 06221 99849-40

www.dsk-gmbh.de
info@dsk-gmbh.de