

Tätigkeitsbericht 2022

+ Sachstandsbericht

Kosten-und Finanzierungsübersicht 31.12.2022

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt



Stand 30.05.2023 – Finale Fassung

I. Tätigkeitsbericht 2022

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 31.12.2022

1. Vorbemerkung
2. Sachstandsbericht
3. Ausblick

III. Anhang

1. Zwischenabrechnung 2022

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 31.12.2022 dargestellt. Da auf T€ gerundet wird, kann es zu Abweichungen zwischen den rechnerischen Summen und den tatsächlich dargestellten Zahlen kommen.

I. Tätigkeitsbericht 2022

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 2022** enthält neben einer textlichen Erläuterung eine vergleichende tabellarische Übersicht der PLAN- (**grün**) und IST-Werte (**rot**) sowie etwaige Abweichungen (**blau**) für das Jahr 2022.

	Abgleich WP 2022 / IST 2022		
	PLAN 2022	IST 2022	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
SUMME			

2. Gesamtbetrachtung

	Abgleich WP 2022 / IST 2022		
	PLAN 2022	IST 2022	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Gesamtübersicht			
A. Ausgaben	16.888,9	10.404,1	-6.484,8
B. Einnahmen	1.650,0	19.583,0	17.933,0
Saldo	-15.238,9	9.178,9	24.417,8
Saldo Vorjahr (2021)	-10.602,6	9.590,3	20.192,9
Summe Finanzierung (vgl. 4. Finanzierung Kreditaufnahme)	-46.673,8	-13.530,4	+33.143,4

Zum Stichtag 31.12.2022 lag der Finanzierungsbedarf bei rd. -13.530,4 T€ (vgl. 4. Finanzierung | Kreditaufnahme).

Der Unterschied zwischen den prognostizierten und tatsächlichen Ausgaben für das Jahr 2022 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 Entwicklung der Corona-Krise sowie dem Ukraine-Krieg kamen weitere zeitliche Zwänge hinzu, die bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans 2022 nicht absehbar waren.

3. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.II. Weitere Vorbereitung				
1	Planungskosten Gesamtprojekt	276,0	8,6	-267,4
2	Vergütung Dritter	125,0	108,0	-17,0
3	Gutachten / Untersuchung	55,0	21,9	-33,1
4	Öffentlichkeitsarbeit	20,0	10,1	-9,9
5	Beteiligung	0,0	0,0	0,0
SUMME		467,0	148,6	-327,4

Insgesamt liegen die Vorbereitungsleistungen im Jahr 2022 unterhalb des Ansatzes des Wirtschaftsplans 2022.

Hier werden weiterhin die Auswirkungen der Corona-Krise sichtbar, indem insgesamt weniger Planungswettbewerbe, Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit möglich waren. Auch wurden weniger B-Planverfahren angestoßen als angenommen, bzw. erst in folgenden Jahren zum Abschluss kommen. Zusätzlich werden sie vermehrt nicht über das Treuhandkonto, sondern vorhabenbezogen durch Investoren finanziert.

Die Vergütung Dritter wie bspw. die Baustellenkoordination und das Gestattungsmanagement, die einen wichtigen Beitrag zur reibungslosen Abwicklung der Baumaßnahmen in der Bahnstadt leisten, ließen sich in 2022 reduzieren.

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. In 2022 ließen sich diese vermehrt konkreten Maßnahmen zuordnen und wurden über die jeweiligen Projektbudgets abgewickelt.

Beispielhaft können die Bebauungsplanverfahren nördlich und südlich der Eppelheimer Straße angeführt werden.

Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen haben in 2022 im Wesentlichen in Form von Pressearbeit, Fotodokumentationen und im Rahmen des Bahnstadt Jubiläums stattgefunden (https://www.heidelberg-bahnstadt.de/Bahnstadt/04_07_2022+bahnstadt+feiert+jubilaem_+erste+bewohnerinnen+und+bewohner+zogen+vor+zehn+jahren+ein.html).

Ausblick/WP 2023

Im Budget „weitere Vorbereitung“ sind für das Jahr 2023 Kosten für die Bebauungspläne „Nördlich der Eppelheimer Straße“ und „Bahnstadt West“. 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 Ausgleichsbeträge abschöpfen zu können. Ein wesentlicher Posten bei der Vergütung Dritter sind die Leistungen des Baustellenkoordinators.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird auch in 2023 in bisherigem Umfang erfolgen.

b. Grunderwerb

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb				
1.A	Flächenankauf	1.500,0	0,0	-1.500,0
1.B	Flächenankauf von der EGH (Erschließungs-/Gemeinbedarfsflächen)	0,0	4,0	4,0
1.C	Flächenankauf außerhalb SEM	0,0	0,0	0,0
2	Nebenkosten des Grunderwerbs	99,0	0,4	-98,6
3	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	100,0	0,0	-100,0
SUMME		1.698,9	4,4	-1.694,5

In 2022 sind keine Kosten für den Grundstücksverkauf bzw. -erwerb angefallen. Die prognostizierten Flächenankäufe zur Realisierung des Morataplatzes ließen sich nicht realisieren, da die Verhandlungen in 2022 nicht abgeschlossen werden konnten. Es konnte jedoch eine Fläche für den Ausbau von Erschließungsanlagen von der EGH erworben werden. Entsprechend sind auch die Nebenkosten des Grunderwerbs niedriger als prognostiziert ausgefallen.

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

Ausblick/WP 2023

In 2023 sind erneut Kosten für den Ankauf von Flächen zur Realisierung des Morataplatzes eingeplant. Zusätzlich sind Ausgaben für Flächenankäufe zur Arrondierung der Grundstücke entlang der geplanten Mileva-Maric-Straße vorgesehen, die erstmalig über den Wirtschaftsplan 2021 in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen wurden. Sie bilden die Grundlage für Einnahmerückflüsse an das Treuhandvermögen, in dem sie die Erschließung und Entwicklung der M-Baufelder sicherstellen.

c. Ordnungsmaßnahmen

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen				
1	Bodenordnung	0,0	0,0	0,0
2	Freilegung / Substanzwertentschädigung	2.300,0	1.624,0	-676,0
3	Verlagerungen / Sonstiges	110,0	0,0	-110,0
4	Erschließung	9.299,9	6.493,0	-2.806,9
5	Sonstige Kosten Erschließung	185,0	32,4	-152,6
SUMME		11.894,9	8.149,5	-3.745,4

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 umfangreiche Arbeiten zur Herstellung der Kampfmittelfreiheit (u.a. Aushub von Bombentrümmern). Die Prägnanz der Kampfmittelfreimessung ist spätestens seit dem Fund zweier Blindgänger im Bereich eines Baufeldes in der Bahnstadt deutlich.

Die Rückbauarbeiten auf den ehem. BlmA-Flächen konnten mit dem Abbruch des ehem. PX-Gebäudes in 2021 abgeschlossen werden. Die veranschlagten Kosten fielen somit bereits in 2021 an.

Für den westlichen Teil des Baufelds T3 hat in 2022 der Abbruch der dortigen Gebäudestrukturen begonnen. Der Bereich wird ab Mitte 2023 als Erweiterungsfläche für die Forschungs- und Produktionseinrichtungen des Technologieparks zur Verfügung stehen.

In 2022 erfolgten die Abbrucharbeiten für den Bau des konstruktiven Teils des Unterfliegers im Rahmen des nächsten Bauabschnitts des Czernyrings. Hier war es notwendig einzelne Gebäudeteile auf dem ehemaligen Post-Areal vorab abzureißen und die Bereiche im Rahmen der Standsicherheit der zu verlängernden Stützwand entlang des Czernyrings aufzufüllen.

Eine besondere Herausforderung stellte der Abbruch des so genannten Posttunnels dar. Dieser verbindet die ehem. Hauptpost (Belfortstraße) mit den Gleisanlagen des Hbf. Der Abbruch der

nicht mehr genutzten Tunnelanlage war für den Kanal- und Leitungsbau sowie den zukünftigen Straßenbau der Mileva-Maric-Straße notwendig. Es mussten großformatige Betonteile und -fundamente entfernt und die Tunnelanlage abschließend gesichert und verfüllt werden. Der Umfang der Arbeiten ließ sich im Vorfeld nur schwer abschätzen.

Die Baufreimachung von Baufeldern wie bspw. der Z-Baufelder machte zusätzliche Bodenarbeiten notwendig.

In 2022 sind Kosten für die Herstellung des letzten Bauabschnitts des Czernyrings und des Max-Planck-Rings angefallen.

Am Czernyring ist der Bau des konstruktiven Teils für den Unterflieger als Teil der verkehrlichen Maßnahmen der Schere West bereits weit fortgeschritten. Der Bau der notwendigen Stützwände und des Rahmenbauwerks für den Unterflieger werden in 2023 abgeschlossen sein. Es fehlt dann lediglich noch der eigentliche Straßenbau als Anbindung an die Montpellierbrücke und in Vorbereitung der Weiterführung in der Schere Ost. Diese außerhalb der Bahnstadt liegende Maßnahme wird derzeit durch das Tiefbauamt der Stadt vorbereitet.

Aktuell befindet sich 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. Der Ausbau des Max-Planck-Rings ruht derzeit, um dem Hochbau die Möglichkeit zu geben die Arbeiten im nördlichen Baufeld voranzutreiben. Anschließend werden die Arbeiten am Max-Planck-Ring wiederaufgenommen.

Die Planungen für die zukünftige Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Planck-Rings schreiten voran. Ein Ausbau erfolgt in Abhängigkeit zu den angrenzenden Hochbauentwicklungen. Die Straße soll östlich der Montpellierbrücke an die „Schere Ost“ angeschlossen werden. Mit der Planung des neuen Fernbushalts kommt eine weitere Maßnahme hinzu, deren Finanzierung nachlaufend jedoch über den städtischen Haushalt erfolgen muss.

Zum Ende der Rohbauarbeiten wurde am Montag, 30. Mai 2022 das traditionelle Richtfest für das Konferenzzentrum Heidelberg Congress Center (HCC) gefeiert. Mit ihm entsteht eine weitere bedeutende Hochbaumaßnahme mit Strahlkraft über die Bahnstadt hinaus.

Der Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße erfolgt zeitgleich zum Bau des Konferenzzentrums der Stadt Heidelberg. Als notwendige Erschließung für das neu entstehende Konferenzzentrum HCC waren 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 weiterhin eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig.

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.

Mit dem 1. Bauabschnitt der Bahnstadt West wurde in 2022 die Entwicklung der Bahnstadt nach Westen vorangetrieben. Der Bauabschnitt umfasst die Weiterführung des Langen Angers entlang des Spitzen Ecks sowie den Bau der Marie-Baum-Straße inkl. der Wohnwege der angrenzenden Baufelder. Er schafft die Zuwegung zur Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ der Linie 22. Die Bauarbeiten konnten im Juni 2022 beendet werden. Gleichzeitig erfolgte die Fertigstellung

der noch fehlenden Asphaltdecke des Langen Angers und der Da-Vinci-Straße ab der Pfaffengrunder Terrasse.

Nachdem in 2021 den Bewohnern der Stadt Heidelberg mit der Pfaffengrunder Terrasse eine weitere große Platz- und Freifläche übergeben werden konnte, deren feierliche Eröffnung bereits Ende Oktober 2021 erfolgte, wurde in 2022 die Fläche der zukünftigen Eppelheimer Terrasse so hergerichtet, dass die Erschließung der angrenzenden Hochbauten gesichert ist. Die Gestaltung und Herstellung eines Grünraums am Spitzen Eck befindet sich derzeit in der Abstimmung.

Der Europaplatz befindet sich derzeit im Bau. Südlich des Hauptbahnhofes zwischen dem Querbahnsteig und dem Czernyring entsteht in zentraler Lage ein belebtes Quartier mit dem Europaplatz als öffentliche Freifläche. Er wird gesäumt von fünf Gebäuden in der für die Bahnstadt typischen Passivhausbauweise. Die Fertigstellung der ersten Gebäude ist Mitte 2023 vorgesehen. Der direkte Übergang mit einem Verbindungssteg vom Querbahnsteig über den Max-Planck-Ring zum Europaplatz wird voraussichtlich Mitte 2023 möglich sein und einen bequemen und barrierefreien Weg zum Hauptbahnhof bieten. Mit dem Europaplatz Heidelberg entsteht in zentraler Lage eine multifunktionale Quartiersentwicklung in direkter Nähe zum Hauptbahnhof. Die Grundstücksgröße von rd. 24.000 m² umfasst Nutzungen aus dem Bereich Büro, Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, ein Hotel, ein öffentliches PKW-Parkhaus und ein öffentliches Fahrrad-Parkhaus. Die Entwicklung des Areals in Verbindung mit dem Bau der öffentlichen Erschließungsflächen bedeutet ein hohes Maß an Komplexität und Abstimmungsbedarf.

In 2022 sind ebenfalls Kosten für die vorbereitenden Maßnahmen zum Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße angefallen. Die Planung ist mittlerweile abgeschlossen und die vorbereitenden Maßnahmen in Form der notwendigen Anpassungen an den Anlagen der Bahn und der RNV haben begonnen. Zeitliche Fixpunkte bilden die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen der Bahnstrecke zur Durchführung der notwendigen Bauarbeiten im Gleiskörper. Vorab wird mit dem Bauabschnitt Eppelheimer Straße Ost der Endausbau des Knotenpunkts Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße und der Anschluss an den Konten Czernyplatz südlich der Czernybrücke hergestellt.

Des Weiteren erfolgten in 2022 die Vorbereitungen für Baumpflanzungen im Straßenbereich des ersten Bauabschnitts der Bahnstadt West sowie im Bereich Campus.

Weitere Kosten fielen für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen, Umgang mit 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 mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenzen.

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht für 2022 werden vor allem die notwendigen Priorisierungen von Maßnahmen in 2022 sichtbar. Mit dem Beginn der Corona-Krise standen alle Maßnahmen der Bahnstadt auf dem Prüfstand. Mit dem Wirtschaftsplan 2021 wurden Einsparpotenziale und Einnahmeverbesserungen diskutiert (DS Nr. 0020/2021/BV). Die Priorität lag dabei auf bereits begonnenen bzw. bereits ausgeschriebenen oder vergebenen Maßnahmen.

Ausblick/WP 2023

Auf dem Gelände des ehemaligen PX-Gebäudes schreitet die Entwicklung des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile voran. Die Kanalbauarbeiten in der Kopernikusstraße bilden die Voraussetzung für die angrenzend entstehenden Hochbauprojekte. Derzeit entstehen bereits die ersten Gebäude für Wohnen, Dienstleistungen und kleinere Einzelhandelsgeschäfte. Neu angelegt wird dort der Kopernikusplatz. Die Herausforderung liegt vor allem in der Baustellenorganisation, der -logistik und der Bereitstellung von Baustelleneinrichtungsflächen parallel zum Ausbau der Kopernikus- sowie der Maria-Mitchell-Straße und des Kopernikusplatzes.

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. In 2023 wird der Ausbau der Straße und die Anbindung an die Montpellierbrücke erfolgen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit vom Fortschritt der Sanierungsarbeiten an der Brücke selbst.

In 2023 wird der Bau der Platzfläche des Europaplatzes fortgesetzt. Mit dem Europaplatz erhält die Bahnstadt einen weiteren öffentlichen Platz als Entrée in den neuen Stadtteil.

Für die in 2022 fertiggestellten Straßen in der Bahnstadt West sowie die Marie-Baum-Straße werden in 2023 die Straßenbäume gepflanzt. Weitere Baupflanzungen sind geplant.

Die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße wird eine besondere Herausforderung im aktuellen Jahr darstellen. Ihre Komplexität ergibt sich aus der Abstimmung mit den Leitungsträgern, die Abwicklung der Verkehrsströme und dem Umbau einer Straße im Betrieb.

Im Herbst 2023 sollen die Bauarbeiten für den Ausbau der Eppelheimer Straße Ost und der Ausbau des Knotens Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße abgeschlossen sein, um die Anbindung der dort geplanten Zuwegung der Gneisenaubrücke zu gewährleisten. Die vorbereitenden Maßnahmen zum Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße werden bereits umgesetzt. Die Umsetzung des Brückenbaus beginnt im Oktober 2023.

Kosten fallen auch weiterhin für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen und Ersatz für Nist- und Nahrungshabitate für Spatzen) sowie die Herstellung und Pflege von ökologischen Ausgleichsflächen an. Im Rahmen eines umfassenden Monitorings werden die bisher entstandenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bewertet.

Bereits heute wird deutlich, dass aufgrund zusätzlicher Erschließungsmaßnahmen in der Bahnstadt die für die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitgestellten Flächen zusehends an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, was mit Mehrkosten für den zu erbringenden Ausgleich verbunden ist. Derzeit wird geprüft, welches zusätzliche Potenzial auf den bestehenden Flächen vorhanden ist oder ob neue Flächen erschlossen werden können, um den verpflichtenden, artenschutzrechtlichen Ausgleich zu erbringen. Zusätzliche Kosten werden für die Aufwertung der bestehenden Ausgleichsfläche A4 an der Speyerer Straße für die Bahnstadt anfallen.

d. Hochbaumaßnahmen

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.V. Hochbaumaßnahmen				
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	0,0	0,0	0,0
2	Verlängerung Querbahnsteighalle Hauptbahnhof	250,0	1,5	-248,5
3	Sonstiges	0,0	0,0	0,0
SUMME		250,0	1,5	-248,5

In den WP 2022 wurde ein Budget für die Öffnung des Querbahnsteigs als fußläufige Verbindung vom Europaplatz zum Hauptbahnhof eingestellt. Nachdem Ende 2022 die neue Fußgängerbrücke zwischen dem Heidelberger Hauptbahnhof und dem neuen Europaplatz betonierte wurde, wird erst in 2023 mit der Öffnung des Querbahnsteigs begonnen. Dann wird sich die Maßnahme auch kostenmäßig im Treuhandvermögen zeigen.

Sonstige Kosten sind nicht angefallen.

Ausblick/WP 2023

In 2023 wird die Glasfassade des Querbahnsteigs geöffnet und automatische Schiebetüren eingebaut. Die Brücke selbst erhält noch eine Bauwerksabdichtung, die fertigen Beläge, Geländer und eine Möblierung.

e. Sonstige Kosten

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.VI. Sonstige Kosten				
1	Kommunales Wohnungsbauförderprogramm	800,0	969,1	169,1
2	Entwicklungsträger	850,0	871,6	21,6
3	Finanzierungskosten / -ertrag	889,1	255,0	-634,1
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	12,0	4,5	-7,5
5	Wirtschaftsprüfer	18,0	0,0	-18,0
SUMME		2.569,1	2.100,2	-468,9

In 2022 verzeichnete das Treuhandvermögen Ausgaben für die Wohnraumförderung in Höhe von über 950 T€. Die Vergabe und fachliche Zuständigkeit zum Abruf der Mittel obliegt der Wohnbauförderung 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 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 erneut bessere Zinskonditionen erzielt werden.

In der Differenz der Finanzierungskosten spiegeln sich zudem die durch ein gezieltes Finanzierungsmanagement auf ein Minimum begrenzten Aufwendungen für Zwischenfinanzierungen wider. Dies führte zu einer merklichen Reduzierung der Aufwendungen für die Finanzierungskosten. Gleichzeitig zeigten sich in 2022 die Effekte des Endes der Niedrigzinsphase, in deren Folge in Zukunft mit steigendem Zinsaufwand zu rechnen ist.

Ausblick/WP 2023

Der Liquiditätsbedarf in 2023 wird maßgeblich durch die weiterhin hohen Ausgaben für die Erschließungsmaßnahmen bestimmt. Gleichzeitig wird in 2023 wieder mit Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen bspw. im Kopernikusquartier gerechnet.

Die Auswirkungen der Einnahmen sind jedoch vom Zeitpunkt der Einnahmerückflüsse an das Treuhandvermögen abhängig.

4. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

	Abgleich WP 2022 / IST 2022		
	PLAN 2022	IST 2022	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf			
SUMME	0,0	6.259,7	6.259,7

In 2022 ließen sich Erlöse aus Grundstücksverkäufen generieren, die eigentlich erst für Anfang 2023 prognostiziert waren.

Daraus resultieren höhere Einnahmen für das Treuhandvermögen in 2022.

Ausblick/WP 2023

Für 2022 sind weitere Einnahmen aus dem Verkauf von Grundstücken bspw. im Kopernikusquartier anzustreben.

Die Verwaltung befindet sich fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

b. Ausgleichsbeträge

	Abgleich WP 2022 / IST 2022		
	PLAN 2022	IST 2022	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.II. Ausgleichsbeträge			
1 EGH	0,0	0,0	0,0
2 "Private"	300,0	0,0	-300,0
3 Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME	300,0	0,0	-300,0

In 2022 kam es nicht zur Ablösung von Ausgleichsbeträgen für Grundstücke in der Bahnstadt. Hier wird eine aktuell zurückhaltende Entwicklungstätigkeit Privater deutlich.

Ausblick/WP 2023

In den kommenden Jahren wird wieder mit Ausgleichsbetragszahlungen für private Flächen gerechnet.

c. Zuschüsse/Mittel Dritter

		Abgleich WP 2022 / IST 2022			IST Gesamt 1.1.2009 bis 31.12.2022 [T€]
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -	
		[T€]	[T€]	[T€]	
B.III.	Zuschüsse / Mittel Dritter z. Finanzierung v. Einzelmaßnahmen				
1	Zuwendungen nach dem EntflechtG/LGVFG	300,0	0,0	-300,0	2.810,0
2	Städtebauförderung Hiervon:	1.000,0	1.000,0	0,0	26.165,0
2.1	- Bund/Land	0,0	0,0	0,0	15.900,0
2.2	- Stadt	1.000,0	1.000,0	0,0	10.265,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	0,0	0,0	0,0	240,0
4	Zahlungen Stadt gesamt Hiervon:	0,0	12.000,0	12.000,0	54.432,6
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	12.000,0	12.000,0	37.000,0
SUMME		1.300,0	13.000,0	11.700,0	83.647,6

Zuwendung nach dem LGVFG

Die mit dem Wirtschaftsplan 2022 prognostizierten Fördermittel von 300 T€ wurden bereits in 2021 nachgewiesen und abgerufen. Sie 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 2022 konnte das Treuhandvermögen noch den jährlich zu zahlenden Eigenanteil der Stadt verbuchen.

Zahlungen der Stadt

Gemäß den Vorgaben 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 2021/2022 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2025 bzw. der Aktualisierung zum Ende 2021 (DS Nr.

0355/2021/BV) hat der Gemeinderat diese Vorgehensweise zuletzt bestätigt. Dies ist auch in den Planungen der kommenden Haushaltsjahre entsprechend zu berücksichtigen.

Planmäßig wurde in 2022 ein städtischer Anteil an Infrastrukturmaßnahmen zum Ausgleich des Treuhandvermögens Bahnstadt in Höhe von 2 Mio. € geleistet. Mit Beschluss vom 15.12.2022 hat der Gemeinderat zusätzlich der Stärkung des Treuhandvermögens der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt in Form einer Einmalzahlung über 10 Mio. € zugestimmt (DS Nr. 0403/2022/BV).

Die KuF sieht weitere Zahlungen der Stadt für die Übernahme von Infrastrukturvermögen in 2023 vor.

Ausblick/WP 2023

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 Gneisenaubücke 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. Es wird von einer zusätzlichen Einnahme für die Förderung der Gneisenaubücke ausgegangen, die sich aus den erhöhten anrechnungsfähigen Kosten ergibt.

In 2023 sind Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln für den Ausbau des Czernyrings eingeplant.

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 im nächsten Jahr in der KuF und im Haushaltsansatz der Stadt geplant.

d. Sonstige Erträge

		Abgleich WP 2022 / IST 2022		
		PLAN 2022	IST 2022	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge				
1	Dritte	50,0	323,3	273,3
2	Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME		50,0	323,3	273,3

Erträge von Dritten stammen aus Einnahmen durch den Abschluss von Gestattungsverträgen mit Investoren zur Nutzung städtischer Flächen für die Baustelleneinrichtung privater Baumaßnahmen. Die Einnahmen für das THV wurden aufgrund der ungebrochen hohen Bautätigkeit privater Investoren in 2022 erheblich übertroffen.

Ausblick/WP 2023

Für 2023 sind weitere Einnahmen aus Gestattungen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierung der Maßnahme stellt sich zum 31.12.2022 wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	31.12.2022
Kredite / Darlehen	
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974 (bis 31.12.2015)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 1.3.2021)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 31.12.2022)	0,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 6163378742 (10 Mio.€) (bis 30.12.2027)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145799 (bis 31.12.2020)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145780 (bis 31.12.2020)	0,00
Commerzbank Festdarlehen DE73 5004 0000 0589 0835 21 (bis 26.01.2026.12.2020)	-6.000.000,00
Commerzbank Festdarlehen DE46 5004 0000 0589 0835 22 (bis 31.03.2026)	-10.000.000,00
Sparkasse HD, Festdarlehen DE47 6725 0020 6163 3839 16 (bis 30.12.2026)	-5.000.000,00
Summe	- 21.000.000,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	7.460.844,05
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.765,45
Commerzbank, Festgeld-Kto. 582904901	0,00
Summe	- 13.530.390,50

II. Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2022

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 31.12.2022 werden nachfolgend zusammengefasst.

Gesamtbetrachtung

Die Fortschreibung der KuF für den Wirtschaftsplan 2022 (KuF zum 30.06.2021) wies ein kalkuliertes Defizit bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 in Höhe von -33.630,7 T€ auf (DS Nr. 0351/2021/BV). Die Fortschreibung der KuF zum 30.06.2022 (WP 2023) geht von einem Gesamtdefizit von -33.648,9 T€ aus (DS Nr. 0351/2022/BV). Die aktuelle Fortschreibung der KuF zum 31.12.2022 prognostiziert bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 ein Gesamtdefizit in Höhe von -23.657,2 T€.

3. Ausblick

In 2023 wird der Bau des Max-Planck-Rings fortgesetzt. So entsteht die verkehrliche Erschließung der Baufelder B1 und B2 sowie des Hauptbahnhofs. Die enge zeitliche Abfolge und die gegenseitigen Abhängigkeiten der Baumaßnahmen machten das Pausieren der Bauarbeiten am Max-Planck-Ring notwendig, um dem Hochbau die Chance zu geben ihren zeitlichen Verzug wieder einzuholen. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bahnhofs ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Ab Mitte Mai 2023 sollen die Bauarbeiten am Max-Planck-Ring wiederaufgenommen werden.

In enger Abstimmung mit den Hochbaumaßnahmen auf B1 und B2 erfolgte auch der Bau des Europaplatzes. Er wird auf den Tiefgaragengeschossen der umliegenden Bebauung realisiert, was eine enge Abstimmung gemeinsam mit dem Investor notwendig macht. Von dort entsteht gegenwärtig die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig. Die Baumaßnahme erfolgt in Abhängigkeit zur Fertigstellung des Stegbauwerks über den Max-Planck-Ring der eine niveaugleiche Erreichbarkeit des Europaplatzes und in Verlängerung des Konferenzentrums vom Bahnhof aus ab Sommer 2023 ermöglicht.

Gleichzeitig ist die Planung der Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Planck-Rings entlang der Bahn bereits weit fortgeschritten. Sie ermöglicht eine Entwicklung der weiter östlich anschließenden Baufelder und schließt östlich der Montpellierbrücke an den Czernyring an. Aufgrund der gegenwärtigen Baupreisentwicklungen in Verbindung mit Lieferengpässen sowie notwendiger Umplanungen in Folge der Fortführung der Straße bis an die „Schere Ost“ wird eine Neubetrachtung des für die Realisierung notwendigen Budgets im Rahmen der Ausführungsplanung notwendig.

Der Ausbau des Czernyrings geht auch in 2023 weiter. Der Bau des konstruktiven Teils des Unterfliegers an der Montpellierbrücke ist bereits kurz vor seiner Fertigstellung. Anschließend erfolgen die Straßenbaumaßnahmen in Abstimmung mit dem Bau der „Schere Ost“.

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 Versorgungsleitungen.

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.

Bereits heute kann das in 2015/16 gebildete Budget für den Umbau der Straße als nicht mehr auskömmlich angesehen werden. Spätestens mit Vorliegen einer Kostenberechnung wird zu klären sein, wieviel der zu erwartenden Kosten über das Treuhandvermögen abgebildet werden kann.

Für die Gneisenaubrücke wurden erneut Sperrpausen bei der Deutschen Bahn beantragt. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung bestätigt und die Maßnahme zur Förderung nach dem LGVFG aufgenommen. Der Bau der Brücke beginnt im Oktober 2023. Derzeit erfolgen Anpassungsarbeiten an den Anlagen der RNV und der Bahn.

Die Planungen für den Bau des Platzes am Wasserturm erfolgen in enger Abstimmung mit den dortigen Hochbautätigkeiten.

Risikobetrachtung

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 Corona-Krise und Ukraine-Krieg stellen die Baukosten einen schwer zu kalkulierenden Kostenfaktor dar. Hinzu kommen die Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Baustoffen und -ressourcen. Derzeit zeigen sich die krisenbedingten Verwerfungen bereits doppelt für Kostensteigerungen verantwortlich. Einerseits können Produktionskapazitäten den Nachfragedruck aus dem In- und Ausland nur noch eingeschränkt bedienen. Andererseits kommt es zu unkalkulierbaren Unsicherheiten auf den globalen Märkten. Es bleibt abzuwarten, wie sich Lieferengpässe und Preissteigerungen mittelfristig entwickeln. Auch erfolgen Einnahmerückflüsse zumeist noch zeitverzögerter, indem Investoren Projekte zurückstellen oder ganz von ihnen zurücktreten.

Mit dem Umbau der Eppelheimer Straße, dem Bau der Mileva-Maric-Straße, der Hanna-von-Hoerner-Straße nördlich der Eppelheimer Straße oder den noch herzustellenden Wasserbecken und Freianlagen in der Bahnstadt West stehen ab 2023 noch einige Maßnahmen in der Bahnstadt an, deren Realisierbarkeit unter den gegenwärtigen Entwicklungen und den ursprünglich dafür gebildeten Budgets nur schwer vorstellbar scheint. Sie bergen ein Kostenrisiko auf der Ausgabenseite der Bahnstadt. Gleiches gilt für die noch notwendige Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Abschöpfung von Ausgleichbeträgen, deren Aufwand und Kosten im Vorfeld zumeist kaum verlässlich prognostizierbar sind.

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 abgesammelt 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 2022



Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg

Ansprechpartner

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis

Gebietsleiter Baden-Württemberg 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