

Fortschreibung der Rahmenplanung

Schlussfolgerungen für weitere Ansätze zur konzeptionellen und finanziellen Verbesserung des Projektes auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	3
Ausgangssituation	3
2. Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Fachämter unter Federführung des Stadtplanungsamtes	3
Konzept öffentlicher Raum	4
Rahmenplanung 2003 bis Konzept öffentlicher Raum 2005	6
Konzept öffentlicher Raum 2005 bis Optimierung 2005/2006	6
Fazit Konzeption	7
Fazit Kosten	8
3. Weiterführende Ansätze	9
4. Zusammenfassung – Vorschlag zum weiteren Vorgehen	10

1. Einführung

Ausgangssituation

Als Grundlage für die weitere Projektentwicklung wurde seitens des Stadtplanungsamtes seit September 2005 auf der Basis einer Gesamtkostenbetrachtung die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Bahnstadtprojektes weiter analysiert und optimiert. Grundlage hierfür war die vom Gemeinderat beschlossene Rahmenplanung und die Vertiefung von Einzelaspekten im Rahmen des Konzeptes zum öffentlichen Raum. Weitergehende Planungsschritte wurden aufgrund des Planungsstopps im September 2005 nicht beauftragt.

Im August 2006 trat die Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg (LBBW) an die Stadt heran und bekundete ihr Interesse, die Bahnstadt als Gesamtprojekt über eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit der Stadt Heidelberg und weiteren Partner zu entwickeln. Zur eigenen Prüfung der Projektwirtschaftlichkeit und zur Überprüfung der städtischen Kostenansätze hat die LBBW im Auftrag der Stadt Heidelberg, parallel zu den Kostenoptimierungen des Stadtplanungsamtes, eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Due Diligence) erarbeitet.

Die Landesbank Baden-Württemberg Immobilien Development GmbH (LBBW) hat dabei das städtische Konzept, das Konzept öffentlicher Raum, welches 2005 mit dem Büro Latz und weiteren Beteiligten erarbeitet wurde, mit dem Ingenieurbüro Spieth und der Projekt GmbH sowie den Fachgutachtern Smoltczyk & Partner und IBL Umwelt- und Biotechnik GmbH monetär bewertet und weiterführende finanzielle und städtebauliche Untersuchungen zur wirtschaftlichen Projektoptimierung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden Ende Dezember 2006 der Stadt Heidelberg übergeben und im ersten Quartal 2007 von den im Planungsprozess beteiligten Fachämtern geprüft und bewertet.

In den folgenden Abschnitten werden die Schlussfolgerungen der Untersuchungen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit dargelegt und weiterführende Ansätze zur konzeptionellen und finanziellen Verbesserung des Projektes vorgestellt. Die tragfähigen Ergebnisse aus dem LBBW-Gutachten wurden ebenso in der Optimierung des Konzeptes Öffentlicher Raum berücksichtigt, wie alle internen Vorschläge der Fachämter.

2. Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Fachämter unter Federführung des Stadtplanungsamtes

Seit der Rahmenplanung wurde in einem kontinuierlichen Prozess unter Einbezug aller Fachämter und der städtischen Ver- und Entsorgungsbetriebe die Bahnstadtplanung im Hinblick auf wirtschaftliche und konzeptionelle Aspekte verbessert. Ablesbar ist dieser Prozess an den Stufen Wettbewerb 2001, Rahmenplanung 2003, Umweltbericht 2004, Konzept öffentlicher Raum 2005 und Optimierung 2005/2006.

Neben einer Verbesserung der Projektparameter Nettobauland und Kosten für alle Infrastrukturmaßnahmen wurden unter anderem auch die städtebauliche Dichte, die Nutzungsschwerpunkte und die Freiraumqualitäten angemessen berücksichtigt.

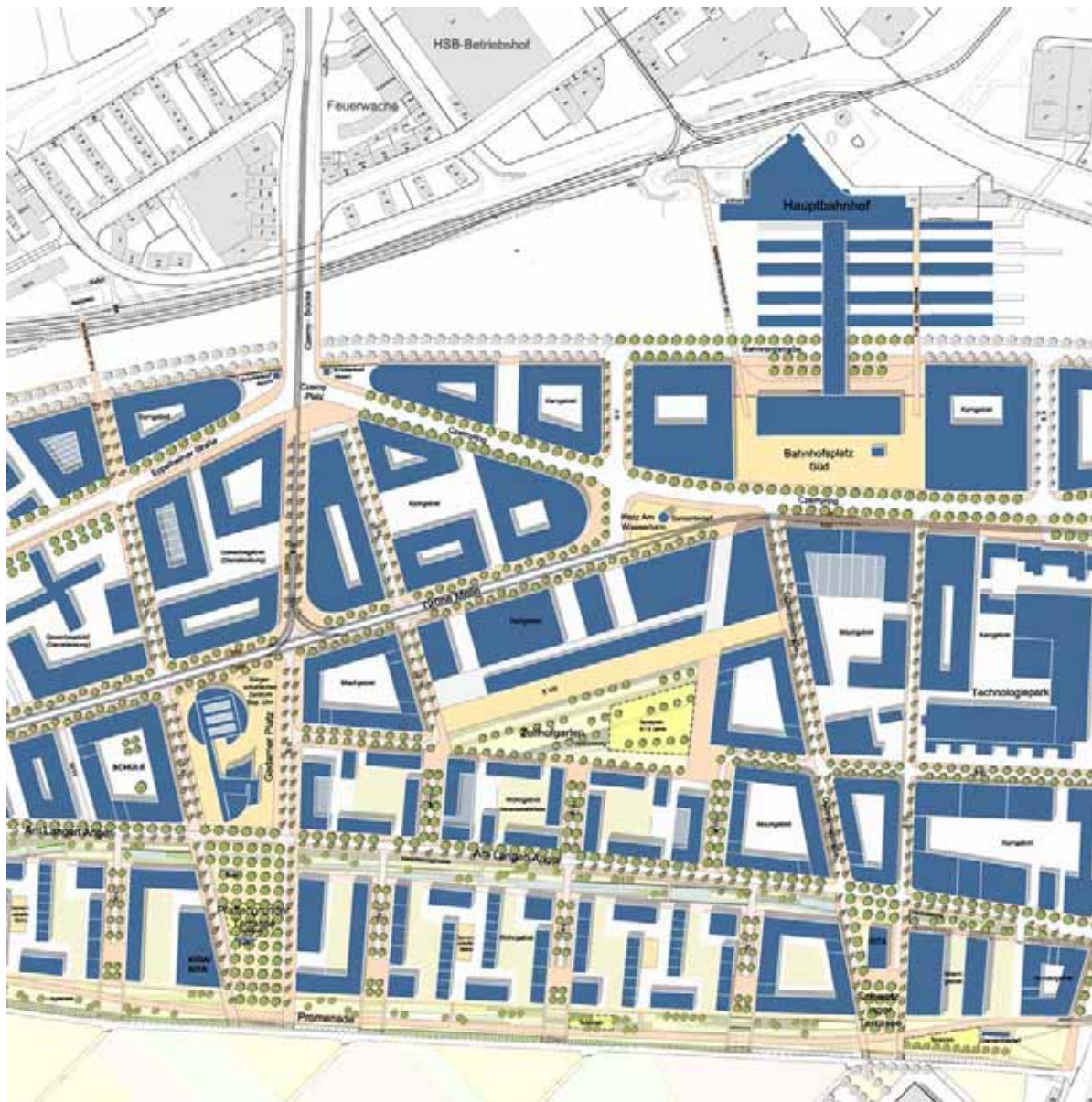
	Rahmenplanung (ohne Dietsweg)	Konzept Öffentlicher Raum	Optimierung
Gesamtfläche	102 ha	102 ha	102 ha
Nettobauland	49 ha	55 ha	59 ha
Freiflächenanteil	53 ha	47 ha	43 ha
in %	51 %	46 %	42 %
Bruttogeschossfläche	90 ha	102 ha	110 ha
Infrastrukturkosten	Nicht vergleichbar	209 Mio.€	170 Mio.€
in %		100 %	81 %

Der Freiflächenanteil entspricht damit noch immer dem für aktuelle städtische Entwicklungsprojekte üblichen Rahmen:

	Verkehrs- und Grünfläche	Nettobauland
Bahnstadt Heidelberg insges. 102 ha (Teilfläche aurelis insg. 60 ha)	42 % (46 %)	58 % (54 %)
Neue Düsseldorfer Stadtquartiere, insges. 35 ha	53 %	47 %
Stuttgart 21 insges. 109 ha	54 %	46 %
Tübingen Französisches Viertel, insges. 10 ha	40 %	60 %

Verhältnis von Verkehrs- und Grünfläche und Nettobauland zur Gesamtfläche
Vergleichswerte vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Konzept öffentlicher Raum



Planausschnitt Optimierung Stadtplanungsamt 2006

Das Konzept öffentlicher Raum stellt ein Gesamtkonzept dar, bei dem alle fachlichen Teilaspekte funktional und gestalterisch zu einer qualitativen Ausformung gebracht werden. Die einzelnen Konzepte (Freiraumkonzept, Erschließungskonzept, Terrassierungskonzept, Energiekonzept, Regenwasserbewirtschaftungskonzept, Konzept für die technische Infrastruktur sowie für die soziale Infrastruktur) bilden gemeinsam die „Konzeption für den öffentlichen Raum der Bahnstadt“.

Die sehr positive Resonanz auf die 2005 durchgeführte Bürgerbeteiligung belegt dass das Konzept anspricht und überzeugt.

Im Zuge der Konzeptbearbeitung wurden die Qualitäten der Rahmenplanung, der Rhythmus zwischen urbaner dichter Bebauung und ansprechenden und ausgeprägten Freiräumen, Straßenräumen und Plätzen weiter ausformuliert. Gleichzeitig wurde durch das Konzept öffentlicher Raum, die Rahmenplanung hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit überprüft und in den konzeptprägenden Bereichen vertieft. Dabei konnten die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen im öffentlichen Raum weiter differenziert und aufgrund der fortgeschrittenen Bearbeitungstiefe und Erkenntnisse durch zusätzliche Kostenwerte ergänzt werden.

Das Konzept öffentlicher Raum basiert auf dem urbanen Nutzungskonzept der Rahmenplanung, welche sich durch seine Flexibilität beziehungsweise Nutzungsoffenheit auszeichnet. Entscheidend für einen lebendigen Stadtteil ist vor allem die Mischnutzung im Erdgeschoss. Neben der Nutzungsstruktur sind die städtebaulichen Strukturen und die Bautypologien für das Stadtbild entscheidend. Das städtische Konzept weist für das Zollhofquartier nutzungsoffenen Geschosswohnungsbau auf. Diese Baustrukturen (Campus, Blockrand, Wohnzeilen, Loft) sind über die Projektlaufzeit betrachtet tragfähiger als die städtebaulichen Strukturen der Due diligence. Für den Bereich der Wohnterrassen sieht das Konzept urbane Wohnformen des gestapelten Reihenhauses, das Stadthaus (3- geschossiges Reihenhaus) sowie Stadtvillen vor.



Konzept öffentlicher Raum: Langer Anger

Mit dem Konzept öffentlicher Raum wurden von Februar bis September 2005 folgende planerische Konzepte auf Basis der Rahmenplanung vertieft:

1. Freiflächenkonzept
2. Lichtkonzept
3. städtebauliche Vertiefung für Teilbereiche
4. Konzept zur sozialen Infrastruktur
5. Ansatz zum Quartiersaufbau
6. Verkehrskonzept mit Parkraumkonzeption
7. Energiekonzeption
8. Regenwasserkonzeption
9. Technische Infrastruktur
10. Grünordnung
11. Konzept zur stufenweisen Realisierung



Konzept öffentlicher Raum: Promenade

Rahmenplanung 2003 bis Konzept öffentlicher Raum 2005

Die Kosteneinsparung beläuft sich in diesem Zeitraum auf **gut 50 Millionen €**. Sie wurde erreicht durch:

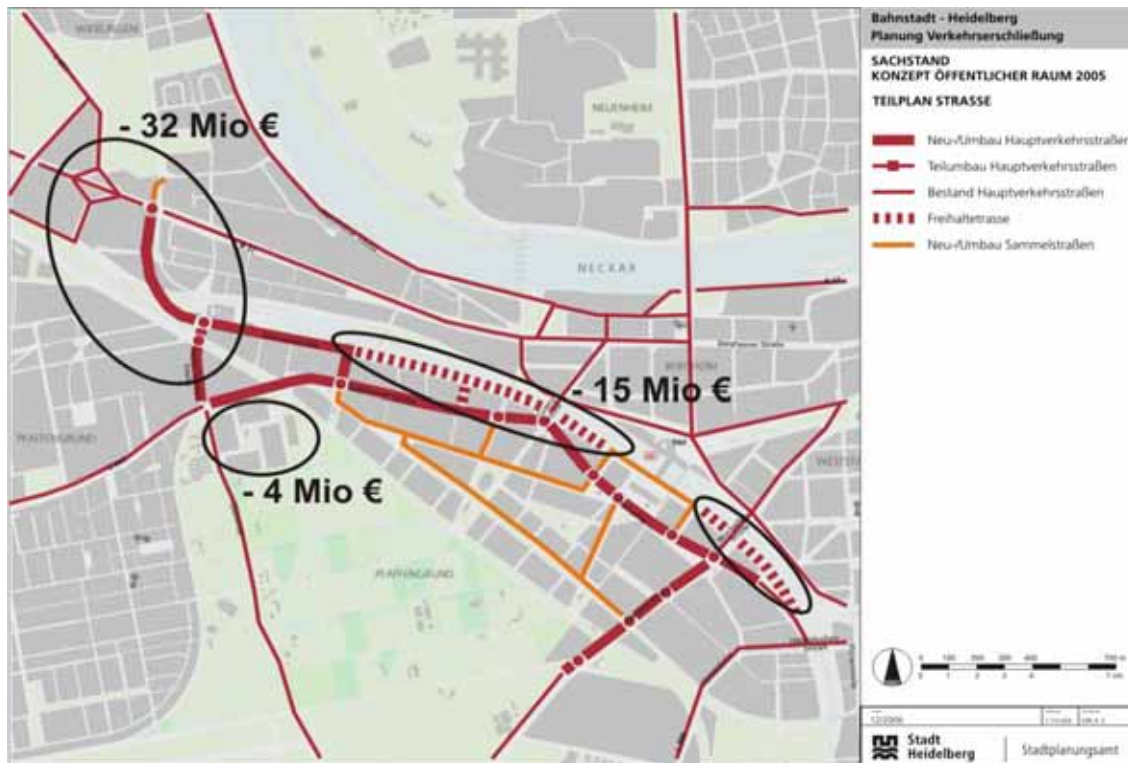
- eine Umplanung der B 37-Anbindung,
- eine Loslösung der durchgehenden Bahnrandstraße aus dem Bahnstadt-Projekt und
- den Verzicht auf das Baugebiet Diebsweg.

Da die Rahmenplanung die B 37-Anbindung und einige Kostengruppen bewusst ausgeblendet hatte, lässt sich diese Einsparung nicht durch einen einfachen Vergleich der damaligen Projektberichte nachvollziehen.

Konzept öffentlicher Raum 2005 bis Optimierung 2005/2006

Die Kosteneinsparung beläuft sich in diesem Zeitraum auf **knapp 40 Millionen €**. Sie wurde im Wesentlichen erreicht durch:

- einen Verzicht auf Netzelemente (Brücke über die Eppelheimer Straße sowie Zufahrten zum Andienungsbereich Hauptbahnhof-Süd und zur Bahnrandstraße),
- eine Verringerung des öffentlichen Raums (Gehwegbreiten, Grün- und Platzflächen sowie Erschließungsbereiche) und
- eine Bestandsanpassung (beim Umbau der Eppelheimer Straße).



Übersicht Optimierung

Fazit Konzeption:

- Der Verkehrs- und Grünflächenanteil lag in der Rahmenplanung bei 51 %. Unter Beibehaltung des Stadtgrundrisses konnte der Anteil im Konzept öffentlicher Raum 2005 auf 46% reduziert werden. In der Due Diligence wurde, unter Aufgabe des Stadtgrundrisses, dieser Anteil nochmals um 10 % deutlich reduziert, mit nachhaltigen Auswirkungen auf Nutzungsvielfalt und Lebensqualität.
- Bei einem Vergleich mit anderen neuen Stadtteilen auf der Basis des Gesamtgebiets liegt der Freiraumanteil zum Beispiel im Französischen Viertel in Tübingen bei 40% und im Projekt Stuttgart 21 bei 54%. Der Anteil für Verkehrs- und Grünflächen in der aktuellen Fortschreibung der Rahmenplanung beträgt 42% und liegt im Vergleich mit anderen Großprojekten im Durchschnitt.
- Das urbane Erschließungsprinzip mit öffentlichen Gehwegen, Straße und Plätzen (klare Trennung von öffentlich und privat) wird in der städtischen Planung beibehalten.
- Das Konzept öffentlicher Raum bewahrt die Struktur der Rahmenplanung und entwickelt die Qualitäten eines urbanen, grünen und mischgenutzten Stadtteils weiter. Im Gegensatz zur Due Diligence können die Freiflächen die geplanten vielfältigen Funktionen (Aufenthalt, Spielen, Durchwegung et cetera) erfüllen. Das Alleinstellungsmerkmal und die Vielfalt der neuen Stadtteilstreitflächen bleiben im Kontext zur Gesamtstadt erkennbar. Die Aufenthaltsräume mit der Qualität einer "Parkstadt" und ihren nachhaltig positiven Auswirkungen fördern nicht nur die Akzeptanz des neuen Stadtteils sondern auch seine Vermarktbarkeit.

Fazit Kosten:

- Die Kosten für die Herstellung des öffentlichen Raumes belaufen sich aktuell auf eine Größenordnung von 170 Millionen €.
- Ein Vergleich mit den Infrastrukturgesamtkosten der LBBW von 120 Millionen € ist nicht ohne weiteres gegeben. Die Due Diligence wählt eine andere Systematik für die Maßnahmenbereiche und die Kostenermittlung:
 - Verzicht auf Maßnahmen außerhalb des Entwicklungsbereichs (Speyerer Straße, westlich Eppelheimer Straße) bzw. Reduzierung auf das für den Entwicklungsbereich notwendige Maß (Hauptsammler)
 - Kosten- und Risikobetrachtung für einige Kostenbereiche nur auf Aurelisflächen ohne Trennung in öffentliche und private Flächen (Bodenmanagement, Altlasten, Kampfmittel, Abbruch)
 - teilweise veränderte Abgrenzung der Maßnahmenbereiche.
- In den Kosten der Due Diligence nicht aufgeführte Maßnahmenbereiche führen zu einer höheren finanziellen Belastung des städtischen Haushaltes. Auch Kosten für Maßnahmen auf privaten Bauflächen (Aurelis-Flächen), z.B. die des Bodenmanagements, werden in die öffentlichen Infrastrukturkosten miteingerechnet.
- Die Infrastrukturkosten der Stadt und der LBBW sind nach der Optimierung 2005/2006 mit ca. 170 Millionen € monetär gleichzusetzen. Dies ergibt sich durch die Herstellung der Vergleichbarkeit, da bei den Kosten der Due Diligence die notwendigen Ansätze für die Themen Vergaberichtlinien, Mehrwertsteuererhöhung und Einzelmaßnahmen in Höhe von ca. 45 Millionen € nicht enthalten waren. Diese Kosten gliedern sich wie folgt:
 - Vergaberichtlinien und Mehrwertsteuererhöhung = 15, 5 Millionen €
 - fehlende Maßnahmen - Einzelprojekte = 29 Millionen €
 - Bodenmanagement - Aufwand fachlich nicht notwendig - Vermarktungsaspekte der LBBW = 5 Millionen €

In der Summe ergeben sich bei der Due Diligence somit auch Kosten in Höhe von 170 Mill. €

3. Weiterführende Ansätze :

In einer weiteren Stufe zur Verbesserung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Bahnstadt können die Anregungen aus dem Gutachten der LBBW weiterführende Ansätze zur Kostenreduktion darstellen. Die Vorschläge aus der Due Diligence werden von der Stadt derzeit auf ihre Tragfähigkeit geprüft und zusammen mit Vorschlägen aus den Fachämtern weiterentwickelt. Bei einem positivem Ergebnis kann der bisherige Kostenansatz der städtischen Planung zum Teil weiter reduziert werden.

Im Folgenden werden einzelne Aspekte kurz erläutert, die bestehende Grundsatzhaltungen der Stadt in Frage stellen und als Grundsatzbeschlüsse in den Gremien behandelt werden müssen.

Die LBBW schlägt vor, auf die Verlegung der bestehenden Straßenbahnstrecke aus der Eppelheimer Straße in die Grüne Meile zu verzichten. Damit wird die zentrale Straßenbahnerschließung der Bahnstadt am Gadamer Platz Teil der 3. Ausbaustufe Straßenbahn und abhängig von regionalen Netzerweiterungen und Taktverdichtungen (nach Schwetzingen oder Sandhausen-Walldorf).

Dies widerspricht dem bisherigen Grundkonzept einer hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehrs-Anbindung der Bahnstadt mittels Straßenbahn. Es ist jedoch zu überlegen, ob im Rahmen des Projekts Bahnstadt nicht eher auf die 3. Ausbaustufe der Straßenbahn im Czernyring verzichtet werden kann. Aufgrund der oben genannten regionalen Abhängigkeit ist in der südöstlichen Bahnstadt ohnehin auf längere Sicht ein hochwertiges Busangebot erforderlich. Das Projekt Straßenbahn im Czernyring könnte daher aus dem Bahnstadt-Projekt herausgenommen werden. Es wäre dann lediglich als gesamtstädtische beziehungsweise regionale Netzoption und Freihaltetrasse zu sichern.

Ein weiteres größeres Einsparpotenzial wird seitens der Stadt gesehen: Es wäre zu untersuchen, ob das derzeit noch verbliebene Teilstück „Fachmarktzentrum“ der Bahnrandstraße analog des Trassenabschnittes im Bereich der Czernybrücke ebenfalls zur Freihaltetrasse abgestuft werden kann. Die Erschließung des Fachmarktzentrums würde dann über Zufahrten an Henkel-Teroson- und Eppelheimer Straße erfolgen. Die B 37-Anbindung bliebe davon unberührt.

Die LBBW reduziert den Kostenansatz für den Umbau des Czernyrings erheblich. Es bleibt unklar, ob hier ein bestandsorientierterer Umbau unterstellt wurde, da im Lageplan kaum Unterschiede gegenüber der städtischen Planung feststellbar sind. Ein bestandsorientierterer Umbau ist jedoch vorstellbar und ohnehin in einem nächsten Schritt im Rahmen der Vorplanung zu untersuchen. Kosteneinsparungen dürften sich dabei insbesondere im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Montpellierbrücke/Speyerer Straße ergeben.

Die LBBW schlägt vor, die Fuß- und Radwegbrücke parallel zum Querbahnsteig auf die nordwestliche Seite zu verlegen. Dies vermeidet Eingriffe in bestehende Bauten und hat insbesondere Vorteile für die Sicht- und Wegebeziehungen der Bahnstadt. Die neue Lage steht allerdings im Widerspruch zu den Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates zur Machbarkeitsuntersuchung zum Öffentlichen Personennahverkehr in der Bahnstadt vom 5.12.2002, die westlich des Bahnhofs gelegenen Flächen der Station und Service für eine Hotelnutzung freizuhalten. Die beste Lage der Brücke lässt sich jedoch nur im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes sowie der Wegenetze und Bahnhofsvorplätze klären. Entsprechende Gespräche mit der DB-Service und Station und vertiefende Untersuchungen sind hierzu einzuleiten.

Fazit zu den weiterführenden Ansätzen:

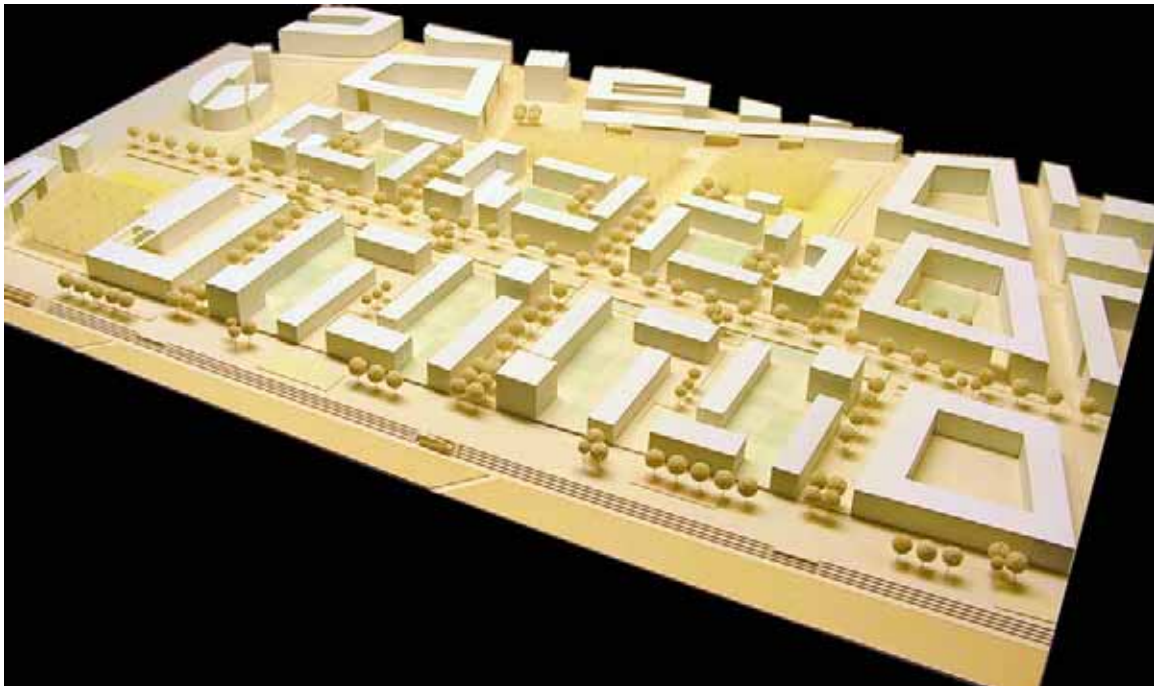
- Angeregt durch die Vorschläge der LBBW und weiteren vertiefende Überlegungen der Fachämter ergeben sich vor allem Kosteneinsparungen in den Themenfeldern Bodenmanagement und Netzelemente. Die maximalen Kosteneinsparungen der Überlegungen belaufen sich auf geschätzte 10 bis 15 Millionen €.

4. Zusammenfassung - Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Die städtische Konzeption berücksichtigt dabei alle fachlichen, funktionalen und gestalterischen Aspekte in einem integrativen, interdisziplinären Gesamtkonzept. Ergänzend zur Fachplanung wurde in ämterübergreifenden Abstimmungsgesprächen und unterstützt von externen Fachexperten Planungsinhalte und Strategien erarbeitet sowie die Umsetzungskosten ermittelt. Für die Belange der sozialen Infrastruktur, Sicherheit und Barrierefreiheit sowie den Quartiersaufbau wurden eigene Arbeitsgruppen eingerichtet und deren Ergebnisse konzeptionell eingearbeitet. Die städtebaulichen Ziele der Stadt Heidelberg, wie zum Beispiel die Anforderungen an Nachhaltigkeit, soziale Infrastruktureinrichtungen, Spiel- und Freiflächen wurden überprüft und entsprechend den Vorgaben integriert.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde in einer öffentlichen Veranstaltung am 10.06.2005 mit dem Titel: „Plätze, Parks und Promenade“ die Konzeption für den öffentlichen Raum vor Ort vorgestellt, die Örtlichkeiten begangen und anschließend diskutiert. Die positive Resonanz auf die Veranstaltung bei der beteiligten Bürgerschaft und in der Presse bildeten die Grundlage für eine vertiefende Ausarbeitung der Konzeption. Im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, im Fachbeirat und in der Lenkungsgruppe zur Bahnstadt wurden Berichte zu diesem Konzept vorgestellt. Die Hinweise und Anregungen dieser Veranstaltungen sind im weiteren Planungsprozess sowie der Vorgehensweise berücksichtigt worden.

In der von allen Fachämtern gemeinsam geplanten Fortschreibung der Rahmenplanung sind alle tragfähigen Ansätze der LBBW und der Stadt Heidelberg zur Verbesserung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit integriert. Die genannten weiterführenden Ansätze lassen sich nach den Grundsatzentscheidungen des Gemeinderates in das Gesamtprojekt einfügen. Aufgrund der sehr tragfähigen städtebaulichen Grundstruktur und der geplanten Urbanität und Mischnutzung lassen sich auch noch nicht absehbare, aber in den Haushaltsbeschlüssen als Ziel benannte Nutzungen (wissenschaftsnahe Wirtschaftsunternehmen, junge Familien, Baugruppen, Mehrgenerationenwohnen) flexibel und zielgruppenbezogen realisieren.



Ausschnitt Modell: Fortschreibung Rahmenplanung

Es wird vorgeschlagen, auf Basis der Fortschreibung der Rahmenplanung die für die Umsetzung notwendigen Planungsschritte fortzuführen.