

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt



Tätigkeitsbericht 2010 mit Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stand 20.06.2011

Inhalt

I. Allgemeines

II. Tätigkeitsbericht 2010

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

III. Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht

1. Vorbemerkung
2. Sachstand
 - a. Mehraufwand Boden- und Massenmanagement
 - b. Mehraufwand Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 - c. Budgetergänzungen und -anpassungen
 - d. Zwischenergebnis
3. Ausblick
 - a. Aktuelle Planungserkenntnisse
 - b. Weitere Risikofaktoren

IV. Anhang

Zwischenabrechnung 31.12.2010

I. Allgemeines

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

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

Rahmendaten der Entwicklungsmaßnahme

Der Wettbewerbssieger des von der Stadt Heidelberg 2001 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs, das Darmstädter Büro Trojan und Trojan, hat in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und in Abstimmung mit der aurelis, seinerzeit Eigentümerin der Bahn-Konversionsfläche, den Rahmenplan für die Bahnstadt entwickelt.

Die Planung wurde vom Gemeinderat in der Sitzung am 26.06.2003 einstimmig beschlossen. Aufbauend auf der Rahmenplanung von Trojan und Trojan erfolgte im Weiteren eine Vertiefung der Planung durch themenspezifische Fachbeiträge. Über die Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben für Teilgebiete (z.B. zum Campus II-Gebiet) werden die Planungsvorgaben und Entwicklungsziele weiter konkretisiert.

Die für den Beschluss über eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erforderlichen vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB wurden in den Jahren 2006 und 2007 für das Satzungsgebiet durchgeführt.

Eine Überarbeitung der Rahmenplanung wurde Ende 2007 im Gemeinderat beschlossen. Die kontinuierliche Fortschreibung des Planwerks erfolgt über Fachplanungen und B-Pläne.

Durch Kaufvertrag vom 29.01.2008 hat die EGH 60 ha ehemaliger Bahnflächen von dem Immobilienunternehmen aurelis erworben. 15 ha, die nicht zur Bebauung vorgesehen sind, erwarb die Stadt Heidelberg.

In der Sitzung des Gemeinderats vom 30.01.2008 ist für die „Bahnstadt“ die Entwicklungssatzung beschlossen worden. Die Entwicklungssatzung trat mit Bekanntmachung vom 13.02.2008 in Kraft.

Zielsetzung

Auf der ca. 116 ha ehemals größtenteils für Bahnzwecke genutzten Fläche im Stadtgebiet südwestlich des Hauptbahnhofs soll ein urbanes und gemischt genutztes Stadtquartier entstehen: „Ziel ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Die Infrastruktur soll sowohl lokale, gesamtstädtische als auch überörtliche Aufgaben erfüllen“ (Städtebaulicher Rahmenplan Bahnstadt 2007).

Projektorganisation

Mit Vertrag vom 11./20.11.2008 wurde die DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG, Wiesbaden, als Entwicklungstreuhand zur Betreuung der Maßnahme gemäß § 167 BauGB beauftragt.

Zudem wurde im Jahr 2009 die „Geschäftsstelle Bahnstadt“ als Stabsstelle beim Dezernat für Bauen und Verkehr eingerichtet. Sie ist erste Anlaufstelle, koordiniert die Aufgaben und erforderlichen Abstimmungsprozesse, bindet dabei alle zu beteiligenden Stellen bei der Stadtverwaltung ein und übernimmt zudem die Koordination mit der DSK.

Die Geschäftsstelle und die DSK koordinieren und steuern gemeinsam das Projekt Bahnstadt. Die Konzepterstellung, die vertiefenden Fachplanungen sowie die Planung der Qualitätsstandards obliegen ebenso wie die nachhaltige Prüfung und Umsetzung dieser Qualität den jeweiligen Fachämtern.

Die DSK übernimmt als Entwicklungstreuhand die Projektsteuerung sowie die Koordinierung und Durchführung von Ordnungs- und Hochbaumaßnahmen, die der Stadt unterliegen. Mit der Einrichtung eines Treuhandkontos obliegt ihr die finanzielle Gesamtkoordination des Projektes Bahnstadt. Alle finanziellen Auswirkungen (Auftragsvergaben, Verträge etc.) sind über die DSK abzuwickeln. Die finanzielle Gesamtkoordination des Projektes erfolgt über die Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) sowie über die aus der KoFi abzuleitenden Jahreswirtschaftspläne.

Änderungen in 2010

Mit Ausscheiden des bisherigen DSK-Projektleiters Herrn Dipl.-Geogr. Robert Schütz wurde von Seiten der DSK das Projektteam neu aufgestellt. Neuer Projektleiter ist seit Mai 2010 Herr Dipl.-Geogr. Stephan Hoppe.

Ihm zur Seite steht ein vierköpfiges Projektteam, bestehend aus Herrn Dipl.-Ing. Tom Schmidt, Frau Dipl.-Ing. Petra Sedghi, Herrn Dipl.-Ing. Martin Puderbach sowie Herrn Dipl.-Geogr. Pascal Carl.

Im November 2010 wurde zudem ein neues DSK-Projektbüro in Heidelberg (Mönchgasse 5) eröffnet. Ziel ist, die Vor-Ort-Präsenz der zuständigen DSK-Mitarbeiter zu erhöhen.

II. Tätigkeitsbericht 2010

1. Gesamtbetrachtung

Das im Wirtschaftsplan 2010 (Drucksache 0352/2009/BV) für 2010 prognostizierte Saldo in Höhe von minus 19.854,9 T€ wurde nicht erreicht. Das Jahr 2010 wurde lediglich mit einem negativen Saldo in Höhe von 10.547,1 T€ abgeschlossen.

Dies ist, wie im nachfolgenden detailliert erläutert wird, darauf zurückzuführen, dass einige für 2010 geplante Projekte bzw. Einzelmaßnahmen hinter dem geplanten Umsetzungszeitraum zurückliegen. Gründe hierfür sind u. a. ein erhöhter Vorbereitungs- und Verhandlungsaufwand (z. B. Grunderwerb und Verlagerungen), aber auch die Tatsache, dass Projekte / Einzelmaßnahmen, die in 2010 begonnen wurden, erst in 2011 abgerechnet werden (z. B. Herstellung Erschließungsanlagen, Gebäudeabbruch).

Für die folgenden Jahre ab 2011 ist davon auszugehen, dass der geringere Aufwand in 2010 im Jahr 2011, spätestens aber in 2012 ausgeglichen wird.

Gesamtübersicht	Abgleich WP 2010 / IST 2010		
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	16.720,2	9.244,3	-7.475,9
B. Einnahmen	3.981,7	3.452,5	-529,2
SALDO	12.738,5	5.791,8	-6.946,7
SALDO Vorjahr (2009)	7.107,4	4.755,3	-2.352,1
SUMME (Kapitalbedarf (+); Kapitalrückführung (-))	19.854,9	10.547,1	-9.307,8

2. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

Zahlreiche Vorbereitungsmaßnahmen wurden im Jahr 2010 fortgeführt. Schwerpunkte waren die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für den Bereich „Campus Zollhofgarten“ sowie die Öffentlichkeitsarbeit.

Darüber hinaus wurden für einzelne Projekte und Ordnungsmaßnahmen vorbereitende Arbeiten wie Gutachtenerstellung, vertiefende Untersuchungen etc. durchgeführt. Insgesamt sind die Vorbereitungsleistungen deutlich unterhalb des Ansatzes geblieben.

A.II. Weitere Vorbereitung	Abgleich WP 2010 / IST 2010		
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
1. Planungskosten Gesamtprojekt	395,0	206,9	- 188,1
2. Vergütung Dritter	195,0	4,1	- 193,6
3. Gutachten / Untersuchung	240,0	43,2	- 196,8
4. Öffentlichkeitsarbeit	150,0	52,1	- 97,9
5. Beteiligung	30,0	1,4	- 28,6
SUMME	1.010,0	307,7	- 702,3

Ausblick 2011

Im Jahr 2011 werden die erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen fortgesetzt. Schwerpunkte werden die städtebauliche Planung v. a. im Bereich der Wohnterrassen (2. BA), der geplante Wettbewerb für den Zollhofgarten, die Machbarkeitsstudien für die Fuß- und Radwegebrücke über die Bahntrasse, die Fuß- und Radwegebrücke Speyerer Straße sowie die Öffentlichkeitsarbeit sein. Zudem wird nach derzeitigem Planungsstand auch mit den vorbereitenden Arbeiten (Ausschreibung) zur Einrichtung des Nachbarschaftstreffs (Stadtteilmanagement) sowie der Gestaltung des künftigen Stadtteilzentrums (Baufeld SE 3, „Gadamer Platz“) begonnen.

b. Grunderwerb

Den Handlungsschwerpunkt im Bereich Grunderwerb stellte im Jahr 2010 der vorzeitige Erwerb von Erschließungsflächen und Flächen für die soziale Infrastruktur von der EGH dar. Des Weiteren konnten im Jahr 2010 die Grunderwerbsverhandlungen einschließlich Betriebsverlagerung mit der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH abgeschlossen werden.

Es laufen zahlreiche weitere Ankaufsverhandlungen für Grundstücke, die zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme erforderlich sind. Hierzu gehören Objekte in der Güteramtsstraße, in der Eppelheimer Straße und im Bereich der zukünftigen Grüne Meile.

		Abgleich WP 2010 / IST 2010		
		PLAN 2010	IST 2010	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.III.	Grunderwerb			
1A.	Flächenankauf innerhalb SEM einschl. Erweiterung Bahngelände	4.352,8	6.472,1	2.119,3
1.B	Flächenankauf außerhalb SEM (Vorlauf Stadt)	0,0	0,0	0,0
2.	Nebenkosten des Grunderwerbs	139,6	202,7	63,1
3.	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	0,0	0,0	0,0
SUMME		4.492,4	6.674,8	2.182,4

Ausblick 2011

Schwerpunkt des Jahres 2011 stellt die Bodenordnung im Bereich des Baufeldes C5 dar: Verhandlungen über Grunderwerb bzw. Abwendungsvereinbarungen sind mit verschiedenen Eigentümern zu führen. Ziel der Bodenordnung ist, dass das Baufeld C5 einer einheitlichen Projektentwicklung durch die Firma ALDI zugeführt werden kann. Mit der Firma ALDI besteht ein städtebaulicher Vertrag aus dem Jahr 2004 über die Quartiersentwicklung. Im Zuge der Verhandlungen soll im Zuge der Bodenordnung der bestehende Vertrag an die neuen Rahmenbedingungen (Entwicklungsrecht) angepasst werden soll.

Weiterhin werden die laufenden Grunderwerbsverhandlungen im Bereich der Güteramtsstraße, der Eppelheimer Straße sowie der zukünftigen Grünen Meile fortgeführt. Die Ankaufsverhandlungen sind zumeist verbunden mit Verhandlungen über die Verlagerung der vorhandenen Betriebe oder sonstiger Betroffener.

c. Ordnungsmaßnahmen

Zahlreiche Ordnungsmaßnahmen im Bereich des Campus konnten im Jahr 2010 umgesetzt bzw. fortgeführt werden. Sichtbarste Zeichen stellten 2010 die Verlagerung der Holzfachhandlung Oberfeld inkl. Abbruch der Betriebsgebäude sowie die Abrissmaßnahmen der Gebäude Güteramtsstraße 17 bis 19 dar. Die Verlagerung des Gartenfachmarktes Dehner ist abschließend im März 2011 erfolgt. Zudem wurde der Betriebshof der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH verlagert.



Umzugshinweis Holzfachmarkt Oberfeld
Mai 2010



freigezogenes Betriebsgelände BRN
Dezember 2010



Abriss Gebäude Güteramtsstraße 15 / 17
November 2010

Im Jahr 2010 begann der Ausbau der Max-Jarecki-Straße (ehem. Güteramtsstraße). Die Ausbauplanungen für die Straßen im Bereich des Campus konnten abgeschlossen werden. Die Ausschreibung der entsprechenden Bauleistungen wurde im Dezember 2010 von den zuständigen politischen Gremien der Stadt Heidelberg beschlossen.

Die EGH führte im Jahr 2010 die Umsetzung der gemäß städtebaulichem Vertrag übernommenen Ordnungsmaßnahmen in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag fort (z. B. Bodenma-

nagement, Ausbau „Langer Anger“, naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)).

Abgleich WP 2010 / IST 2010			
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen			
1. Bodenordnung	220,0	1,8	-218,2
2. Freilegung / Substanzwertentschädigung	5.577,4	571,6	-5.005,8
3. Sonstiges	1.650,0	780,8	-869,2
4a. Erschließung durch SEM	2.772,2	337,5	-2.434,7
4b. Erschließung durch EGH			0,0
5. Erschließung durch EGH - Verrechnung mit Ausgleichsbetrag		<i>IST-Abgleich und Abgleich Kostenschätzungen mit der EGH erfolgen derzeit</i>	0,0
6. Sonstige Kosten Erschließung	50,0	67,9	17,9
SUMME	10.269,4	1.759,5	-8.509,9

Ausblick 2011

Für das Jahr 2011 stehen die Erschließungsabschnitte „Campus Zollhofgarten“ und die „Wohnterrassen“ (EGH) im Fokus der baulichen Umsetzung. Die planerischen Grundlagen für die Anbindung der Bahnstadt an die Eppelheimer Straße, die Grüne Meile sowie die Fuß- und Radwegebrücke über die Speyerer Straße sind zu schaffen. Ebenfalls für das Jahr 2011 ist die Fertigstellung der Verlängerung der Querbahnsteighalle am Hauptbahnhof vorgesehen (August 2011).

d. Hochbaumaßnahmen

Die Planungen für die erste öffentliche Hochbaumaßnahme, die Kindertagesstätte auf der „Schwetzingter Terrasse“, wurden im Jahr 2010 auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses begonnen.

Abgleich WP 2010 / IST 2010			
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A.V. Hochbaumaßnahmen			
1. Gemeinbedarfseinrichtungen	0,0	0,0	0,0
2. Übertragung der Herstellung v. Gemeinbedarfseinrichtungen an EGH	0,0	0,0	0,0
SUMME	0,0	0,0	0,0

Ausblick 2011

Der Abschluss der Hochbauplanungen und auch der Baubeginn für die Kindertagesstätte sind für 2011 vorgesehen. Fertigstellung und Inbetriebnahme sind für September 2012 geplant. Weiterhin sind die konzeptionellen Überlegungen sowie damit verbunden die Standortfrage (Baufelder SE 2 / SE 3) zum Bildungshaus und Bürgerzentrum zu vertiefen.

Spotlight: Private Hochbaumaßnahmen

In 2010 konnten die ersten privaten Hochbaumaßnahmen begonnen werden, darunter das „SKY Labs“-Gebäude der Max-Jarecki-Stiftung auf dem Baufeld Z 3 sowie das Wohnquartier „Schwetzingter Terrasse“ der GGH auf dem Baufeld W 6.

Für 2011 werden im Bereich des ersten Bauabschnitts der Wohnterrassen sowie im Bereich des Campus Am Zollhofgarten weitere Baubeginne erwartet.



Blick vom „Langen Anger“ auf die Erschließungsmaßnahme „Max-Jarecki-Straße“ und Hochbaumaßnahme „Sky Labs“ auf dem Baufeld Z 3



Blick vom „Langen Anger“ auf die Hochbaumaßnahme „Wohnquartier Schwetzingen Terrasse“ der GGH auf dem Baufeld W 6

e. Sonstige Kosten

Im Bereich der sonstigen Kosten sind neben den Honorarzählungen für den Entwicklungsträger Kosten für die Finanzierung sowie für den Zahlungsverkehr angefallen.

Da einige in 2010 abschließend umzusetzende Projekte bzw. Einzelmaßnahmen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen aufgrund von höherem Verhandlungsaufwand hinter dem geplanten Zeitplan zurückbleiben, liegen die tatsächlichen Finanzierungskosten deutlich unter dem geplanten Kostenansatz. Es ist aber davon auszugehen, dass der geringere Aufwand in 2010 aufgrund der deutlich zunehmenden und über den Erwartungen liegenden Entwicklungsdynamik in den Jahren 2011 und 2012 mehr als ausgeglichen wird.

	Abgleich WP 2010 / IST 2010		
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Sonstige Kosten			
1. Zurückstellen von Maßnahmen	0,0	0,0	0,0
2. Kommunales Wohnungsbauförderprogramm	0,0	0,0	0,0
3. Entwicklungsträger	280,0	327,3	47,3
4. Finanzierungskosten / -ertrag	657,4	174,7	-482,7
5. Aufwendungen Zahlungsverkehr	1,0	0,3	-0,7
6. Wirtschaftsprüfer	0,0	0,0	0,0
SUMME	948,4	502,3	-446,1

4. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

Im Jahr 2010 wurde kein Verkauf von Grundstücksflächen, die im Zuge der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme erworben wurden, getätigt.

	Abgleich WP 2010 / IST 2010		
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf			
SUMME	0,0	0,0	0,0

Ausblick 2011

Für 2011 ist derzeit ebenfalls kein Verkauf von Flächen in nennenswertem Umfang zu erwarten.

b. Ausgleichsbeträge

Im Rahmen des Verkaufs eines städtischen Grundstücks an die Firma Biomeva wurde ein Ausgleichsbetrag eingenommen.

	Abgleich WP 2010 / IST 2010		
	PLAN 2010	IST 2010	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Ausgleichsbeträge			
SUMME	49,7	90,0	40,3

Ausblick 2011

Für das Jahr 2011 wird der Abschluss weiterer Abwendungsvereinbarungen mit Vereinbarungen über die vorzeitige Ablösung von Ausgleichsbeträgen erwartet.

c. Zuschüsse / Mittel Dritter

Städtebauförderung

Die im Jahr 2009 für das Programmjahr 2010 beantragte Aufstockung des Förderrahmens von 2,0 Mio. € auf 5,3 Mio. € wurde mit Bescheid vom 21.05.2010 bewilligt. Der Förderrahmen in Höhe von 5,3 Mio. € entspricht einem Zuwendungsbetrag (Finanzhilfe) in Höhe von 3,2 Mio. €. Mit den Auszahlungsanträgen 6 und 7 wurden die zur Verfügung stehenden Zuwendungen in voller Höhe abgerufen.

Ausblick 2011

Nach Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe wurde im September 2010 ein weiterer Aufstockungsantrag gestellt. Dieser sieht eine Erhöhung des Förderrahmens auf 15,3 Mio. € vor bzw. einer Erhöhung der Finanzhilfe von 9,2 Mio. €. Die beantragte Finanzhilfe entspricht dabei dem Betrag, der derzeit in der Kosten- und Finanzierungsübersicht als derzeitige Gesamteinnahmeposition durch Städtebaufördermittel dargestellt ist.

Zwischenzeitlich wurde das Städtebauförderprogramm 2011 vorgestellt. Die Maßnahme Bahnstadt wurde in diesem Programm mit einer Zuwendung in Höhe von 2,0 Mio. € berücksichtigt. In zukünftigen Gesprächen mit dem Regierungspräsidium ist darauf hinzuwirken, dass die in der KoFi geplanten Zuwendungen tatsächlich realisiert werden können; ggf. ist im Hinblick auf die Gesamtentwicklung auch über eine weitergehende Aufstockung zu verhandeln.

Zuwendung nach dem EntflechtG (ehemals GVFG)

Mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe werden Gespräche über die Beantragung von Zuwendungen gem. EntflechtG (ehemals GVFG-Mittel) in der Bahnstadt geführt. Folgende Maßnahmen sollen gefördert werden:

Stufe 1:

- Verbindung von Henkel-Teroson-Straße zu Eppelheimer Straße
- Verlängerung der Querbahnsteighalle

Stufe 2:

- Eppelheimer Straße im 2. Bauabschnitt, Czernyring
- Fuß-/Radbrücken am Hauptbahnhof, westl. Czernybrücke, Verlängerung Wieblinger Weg und Speyerer Straße
- Ertüchtigung der Unterführung am Bahnbetriebswerk
- Abbruch Eisenbahnüberführung Eppelheimer Straße
- Anschluss Rittel / B 37
- Straßenbahnverlegung in die Grüne Meile

Die Aufnahme in das Förderprogramm 2010 für die Maßnahmen der 1. Stufe wurde bewilligt. Entsprechende Auszahlungsanträge für die Verbindung von Henkel-Teroson-Straße zu Eppelheimer Straße werden vorbereitet. Die Abwicklung der Zuwendung zur Verlängerung der Querbahnsteighalle läuft über die DB Station & Service AG, da diese Antragsteller und Zuwendungsempfänger ist.

Ausblick 2011

Aus Stufe 2 wird derzeit die Maßnahme „Fuß- und Radwegebrücke Speyerer Straße“ vorbereitet. Ein entsprechender Antrag wird im Herbst 2011 eingereicht. Grundlage des Antrages ist eine entsprechende Vorentwurfsplanung.

		Abgleich WP 2010 / IST 2010		
		PLAN 2010	IST 2010	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.III.	Zuschüsse / Mittel Dritter z. Finanzierung v. Einzelmaßnahmen			
1.	Zuwendungen nach dem EntflechtG	1.885,7	0,0	-1.885,7
2.	Städtebauförderung	3.333,3	4.670,9	1.337,6
3.	Öffentliche Gebäude (Förderprogramm ...)	0,0	0,0	0,0
4.	Verrechnung Stadtanteil mit Vorausleistung der Stadt und mit Einbringen von Grundstücken (B.IV. 7)	-1.899,0	-1.868,3	20,7
SUMME		3.330,0	2.802,5	-527,4

d. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge im Jahr 2010 sind auf Leistungen der Stadt durch Einbringung von Grundstücken im Zuge des Verkaufs von städtischen Grundstücken an die Firma Biomeva zurückzuführen.

		Abgleich WP 2010 / IST 2010		
		PLAN 2010	IST 2010	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.IV.	Sonstige Erträge			
SUMME		125,8	560,0	434,2

5. Finanzierung / Kreditaufnahme

Die Finanzierung der Maßnahme zum 31.12.2010 stellt sich wie folgt dar:

Stand Treuhandkonto	31.12.2010
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	250.695,93
Naspa, Verrechnungs-Kto. 100369974	2.165,52
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974 (Laufzeit Januar 2011, Zinssatz 1-Monats-Euribor zzgl. 0,40 % p.a.)	-3.800.000,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 780154747 (Laufzeit 31.12.2012; Zinssatz 2,33 % p.a.)	-7.000.000,00
Summe	-10.547.138,55

III. Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht

1. Vorbemerkung

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

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

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht wird daher entsprechend dem Maßnahmenstand zum Stichtag 30.06. (=Aufstellung des Wirtschaftsplanes für das nachfolgende Jahr) fortgeschrieben; zum Stichtag 31.12. (=Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres) wird über aktuelle Entwicklungen berichtet.

Im Einzelnen erfolgen 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. Sachstand

Die nachfolgenden Ausführungen stellen den aktuellen Erkenntnis- und Planungsstand der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt dar. Sie zeigen, dass in den Maßnahmen Boden- und Massenmanagement sowie Ausgleichsmaßnahmen ein tatsächlicher Mehraufwand zu verzeichnen ist (Abschnitte a. und b.).

Darüber hinaus resultiert aus der laufenden Projektumsetzung die Notwendigkeit der Ergänzung und Anpassung verschiedener Budgetansätze (Abschnitt c.).

Im abschließenden Abschnitt d. wird das Zwischenergebnis vorgestellt, das mit der anstehenden Fortschreibung der KoFi zum Stichtag 30.06. (=Aufstellung des Wirtschaftsplanes 2012) zu erwarten ist.

a. Mehraufwand beim Boden- und Massenmanagement

Übersicht

		Ansatz WP 2010 / 2011	Ansatz aktuell	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.4b	Erschließung II (EGH bis 55,4 Mio. €; anschließend Übernahme SEM)			
28	Bodenmanagement und Entsorgung	16.518,0	22.500,1	5.982,1
29	Kosten für baubegleitende Analytik	0,0	1.900,0	1.900,0
SUMME		16.518,0	24.400,1	7.882,1

Begründung

Die EGH führt in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag ein umfassendes Boden- und Massenmanagement auf Teilflächen im Entwicklungsgebiet durch.

Ziel des Boden- und Massenmanagements ist zum einen, dass nach Abschluss der Umlagerungsmaßnahmen die Erschließungs-, Grün- und Grundstücksflächen alllastenfrei, abfallfrei sowie frei von Kampfmitteln hergestellt werden. Zum anderen sollte durch ein intelligentes Bodenmanagement eine ökonomisch optimale und ökologisch akzeptable Unterbringung der Z 1.1 bis Z 1.2 eingestuftten Massen auf dem Plangelände sowie eine kostengünstige Gesamterschließung gewährleistet werden. Ein weiteres Ziel des Boden- und Massenmanagements ist, dass auf den Abtransport und die Deponierung großer Bodenmassen zur Vermeidung von damit einhergehenden Emissionen und der wiederum damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen verzichtet werden konnte. Aus diesen Zielen heraus begründete sich das mit den Fachbehörden und der Stadt Heidelberg abgestimmte und genehmigte Verwertungskonzept, das weitgehend eine gebietsinterne Umlagerung der abfalltechnisch relevanten Bodenmassen beinhaltet (Massenausgleich im Gebiet der „Bahnstadt“).

Das Bodenmanagement mit seinem Massen-, Verwertungs- und Managementkonzept wurde daher im Wesentlichen unter der Berücksichtigung nachfolgender Randbedingungen entwickelt und formuliert: (wertfreie Reihenfolge)

- Wiedereinbaubedingungen gemäß „LAGA“ (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall)
- Wirtschaftlichkeit
- Artenschutzrechtliche Belange
- Entwässerungstechnische Anforderungen (Versickerung)
- Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke (zum „Endwert“, der sich nach der rechtlichen und tatsächlichen Neuordnung des Gebietes ergibt)
- Höhentechische Neuordnung der Erschließungsflächen
- Kampfmittelverdacht

In Abstimmung mit den Fachbehörden und der Stadt wurde beim Bodenmanagement beachtet, dass aus Gründen der Akzeptanz durch die späteren Bewohner/Anlieger in sensiblen Flächen, wie z. B. Kinderspielplätze und Freianlagen Wohnbauflächen höhere Qualitätsziele anzustreben sind, als die bodenschutzrechtlichen Mindestanforderungen (Einbauklassen) es erlauben.

Als „Wiedereinbauflächen“ für Bodenmaterialien von „Z 1.1 bis max. Z 2“ wurden neben den Erschließungsflächen auch Baufelder wie z.B. das Fachmarktzentrum (F2, F3 und ED2) wesentlich zur Umsetzung des Verwertungskonzeptes genutzt.

Durch das Tieferlegen / Absenken der späteren Baufelder wurden die Erdmassen generiert, die für die Niveaueingeleiche (anheben der Eppelheimer Straße) notwendig waren und sind. Diese Umlagerungsmaßnahmen und Wiedereinbaukriterien wurden mit dem Umweltamt der Stadt Heidelberg abgestimmt. Der Wiedereinbau von Bodenmaterial „> Z 2“ ist nicht erlaubt. Deshalb wurde der Aushub von Boden „> Z 2“ nur dort ausgeführt, wo er aufgrund von Baumaßnahmen, Kampfmittelräumungen und innerhalb späterer Flächen für die Versickerung oder aufgrund der Akzeptanz der späteren Bewohner erforderlich war.

Der optimale Bauablauf wurde in den Ausschreibungsunterlagen für den 1. BA als mögliche Variante für den Auftragnehmer beschrieben. Grundsätzlich wurde dem Auftragnehmer freigestellt, sein eigenes Bodenmanagementkonzept aufzustellen; hier waren die oben unter „Vorbemerkungen“ beschriebenen Kriterien und Randbedingungen einzuhalten. Ebenso waren die „Zwischentermine“ zur Baureifmachung der Baufelder nach dem „Städtebaulichen Vertrag“ zwingend.

- Absammeln von Eidechsen (geschätzte Zahl „< 800“) durch Fachleute. Danach Absichern der freien Flächen durch das Stellen eines „Eidechsenchutzzaunes“. Dann Abtragen des Gleisschotter und Zwischenlagern zum späteren Einbau in Versickerungsflächen sowie für Flächen zu Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen bzw. zur Verwendung als „KFT-Material“(kombinierte Frostschutz- und Tragschicht) unter Verkehrsflächen.
- Schichtenweiser Abtrag der anstehenden Auffüllungen und ggf. des gewachsenen Bodens im Bereich der Kampfmittelverdachtsflächen bis zur Freigabe der Flächen durch den „KMBD“ (Kampfmittelbeseitigungsdienst). Laut Aussagen und Schreiben des „KMBD“ aus den Jahren 2006 und 2007 war mit verstreuter „Kleinmunition“ nicht zu rechnen, lediglich mit Bomben. Die Arbeiten der Kampfmittelräumung mussten durch eine zugelassene Fachfirma unter der Qualitätskontrolle des „KMBD“ ausgeführt werden.
- Aushub der abfalltechnisch relevanten Bodenmassen aus den „sensiblen Flächen“ (Kinderspielplätze, Freianlagen und Wohnbaufelder), Zwischenlagern und Beprobung zur Einstufung in die verschiedenen Einbauklassen, Wiedereinbau ggf. nach Bodenverbesserung in „unkritische Flächen“ (versiegelte Flächen, Verkehrsflächennebenanlagen, später gewerblich genutzte Flächen). Aushub von „Z 0“ Material soweit wie nötig zum Einbau in die „sensiblen Flächen“.

Im Zuge der Umsetzung des Bodenmanagements ergaben sich gravierende Abweichungen von den vorab getroffenen Annahmen („gestörtes Bodenmanagement“). Diese Abweichungen haben überwiegend folgende Ursachen:

- Deutlich höhere Eidechsenpopulation als angenommen (ca. 3.500 statt 800)
Der erhöhte Aufwand für das „Absammeln“ der Erschließungsflächen von Eidechsen hatte gravierende Auswirkungen auf die Arbeiten des Bodenmanagements.

Durch die bereits mit Baubeginn 2009 fehlende Flächenverfügbarkeit für das Lagern/ Zwischenlagern von Aushub mussten Bodenmassen zum Teil mehrfach geladen, verbracht und aufgeschüttet werden. Unter Nutzung der Gesamtfläche im Zuge des Flä-

chenmanagements konnten hier wesentliche Kosten eingespart werden. Da geeignete weitere Ausgleichsflächen für die Eidechsen erst „gesucht“ werden mussten (Abstimmung mit dem „RP“) konnten erhebliche Flächen erst mit einjähriger Verzögerung freigegeben werden. Dies führte neben den bereits o.g. Mehraufwendungen auch zu einer deutlichen Bauzeitenverlängerung, die zu einem berechtigten Nachtrag der Nachunternehmer für „betriebswirtschaftlichen Mehraufwand“ führte. Arbeiten mussten entgegen der Planung überwiegend in „schlechten Jahreszeiten“ ausgeführt werden, erschwerend kamen die außergewöhnlich langen und kalten Winter 2010/2011 hinzu.

- Auffinden von verstreuter Kleinmunition
Entgegen der Voruntersuchung und entgegen den Aussagen des „KMBD“ wurde im Zuge der Arbeiten des Bodenmanagements incl. Kampfmittelräumung ca. 6 to. „Streumunition“ gefunden. Nach Rücksprache mit dem „KMBD“ musste diese Munition in aufwendigster Arbeit aus den Erdmassen ausgelesen werden; hierzu wurden Haufwerke getrennt, gesiebt und per Hand und mit Kleinbaggern untersucht und auf der Gesamtfläche zwischengelagert.
- Mehrmassen für kontaminierte Böden (Altlasten)
In Teilbereichen des Areals wurden bis zu einer Tiefe von 12 m kontaminierte Böden angetroffen, die entsorgt werden mussten.
- „geruchsemitterendes Haufwerk“
Derzeit befindet sich noch ein Haufwerk mit ca. 25.000 m³ Böden in der Bahnstadt, die aufgrund von Faulprozessen/Organikanteilen (keine Kontamination) geruchsemitterend sind. Die Entsorgung dieser Böden würde ca. 750.000 € zusätzlich kosten. Hier wird versucht, durch gezieltes Ausbreiten der Böden in Schichten bis max. 0,50 m auf „unkritischen Flächen“ das „Auslüften“ zu beschleunigen und dadurch Kosten zu reduzieren.

Konnte im Jahr 2009 (Wirtschaftsplan 2010) noch von Gesamtkosten (brutto inkl. NK) in Höhe 16,5 Mio. € ausgegangen werden, so ist nach fast vollständiger Umsetzung des Bodenmanagements von Gesamtkosten in Höhe von 24,4 Mio. € auszugehen. Die Kostenfortschreibung (Mehraufwand in Höhe von rund 7,9 Mio. €) ist auf die o. g. Gründe zurückzuführen und gliedern sich wie folgt auf:

- | | |
|--|-----------------|
| – Anpassung aufgrund „gestörtem Bodenmanagement“ | |
| → Mehrkosten für Massenverschiebungen | ca. 1.224.000 € |
| – Deutlich höhere Eidechsenpopulation als angenommen (ca. 3.500 Stück anstatt 800 Stück) | |
| → Mehrkosten für Mehrmassentransport | ca. 1.748.000 € |
| → Mehrkosten betrieblichen Mehraufwand | ca. 582.000 € |
| – Auffinden von verstreuter Kleinmunition | |
| → Mehrkosten im Stundenaufwand | ca. 1.515.000 € |
| – Mehrmassen für kontaminierte Böden | |
| → Mehrkosten | ca. 233.000 € |
| – Haufwerke / Risikomassen | |
| → geschätzter Mehraufwand | ca. 880.000 € |
| – Analytik | ca. 1.900.000 € |
| | |
| Gesamt | ca. 7.900.000 € |

Insgesamt bleibt festzustellen, dass diese Kostenveränderungen trotz der Voruntersuchungen nicht im Vorfeld eingepreist werden konnten, da aus den Untersuchungen keine entsprechende Indikation abzuleiten war. Aufgrund der hier dokumentierten Erkenntnisse und aufgrund des Baufortschritts kann jetzt nach Aussage der EGH von einem gesicherten Kostenbild ausgegangen werden.

b. Mehraufwand Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A+E)

Übersicht

		Ansatz WP 2010 / 2011	Ansatz aktuell	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.4b	Erschließung II (EGH bis 55,4 Mio. €; anschließend Übernahme SEM)			
	26 Ausgleichsmaßnahmen	7.741,0	6.296,1	1.444,6
SUMME		7.741,0	6.296,1	1.444,6

Begründung

Neben dem Boden- und Massenmanagement führt die EGH in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag auch sämtliche Ausgleichsmaßnahmen, die für die Umsetzung der Bahnstadt gem. der naturschutzrechtlichen Genehmigung erforderlich sind, durch. Auch diese Maßnahmen sind in der Umsetzung bereits sehr weit fortgeschritten. Durch verschiedene zusätzliche Maßnahmen ist auch hier ein Mehraufwand gegenüber den Kostenannahmen aus dem Wirtschaftsplan 2010 zu verzeichnen.

Für die externen Ausgleichsmaßnahmen (außerhalb des Entwicklungsgebietes) sah die KoFi einen Betrag in Höhe von rund 2,3 Mio. € vor; die internen Ausgleichsmaßnahmen (innerhalb des Entwicklungsgebietes) wurden mit Kosten in Höhe von rund 4,0 Mio. € angenommen. Insgesamt ergibt sich ein Betrag in Höhe von 6,3 Mio. €. Die internen Ausgleichsmaßnahmen wurden in der KoFi-Darstellung (Wirtschaftsplan 2010) den Einzelmaßnahmen direkt zugeordnet. In der aktuellen Fortschreibung der KoFi werden aus Gründen der Nachvollziehbarkeit sämtliche Kosten für Ausgleichsmaßnahmen der Position „Ausgleichsmaßnahmen“ zugeordnet. Nach einer aktuellen Kostenschätzung der EGH wird derzeit von Kosten in Höhe von rund 7,8 Mio. € ausgegangen. Aufgrund der fortgeschrittenen Umsetzung kann auch hier nach Aussage der EGH von einem gesicherten Kostenbild ausgegangen werden.

Somit ist ein Mehraufwand in Höhe von rund 1,5 Mio. € zu verzeichnen. Diese sind in erster Linie auf zusätzlich geforderte Maßnahmen zurückzuführen:

– Erweiterung der A+E-Fläche E3:	ca. 465.000 €
– Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen auf den externen Ausgleichsflächen (Feilheck, Z1 bis Z16 usw.)	ca. 644.000 €
– Pflege zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen	ca. 56.000 €
– Vorbereitung der Geh- und Radwege in den A+E-Flächen (ehemalige Zulaufstrecken)	ca. 154.000 €
– NABU, Schutzkonzept Erfahrungsbericht:	ca. 182.000 €
Gesamt	ca. 1.500.000 €

c. Budgetergänzungen und -anpassungen

Durch die laufende Projektbearbeitung ergeben sich bezüglich einiger Budgetansätze Ergänzungs- und Anpassungsbedarf. Diese werden im Einzelnen nachfolgend dargestellt:

A.IV. Ordnungsmaßnahmen

4b. Erschließung II (EGH, SEM)

Aktuelle Kostenschätzung der EGH

In Abstimmung mit der DSK, Treuhänder der Stadt Heidelberg für die Bahnstadt, hat die EGH eine aktualisierte Kostenübersicht für die gemäß Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmenvertrages in ihrer Verantwortung befindlichen Erschließungsanlagen erarbeitet.

Neben dem unter Punkt a. und b. dargestellten Mehraufwand für das Boden- und Massenmanagement sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben sich im Zuge der Planungskonkretisierung in Einzelmaßnahmen Erhöhungen der Kostenannahmen ergeben. In Abstimmung mit der EGH werden derzeit die aktuellen Planungen hinsichtlich möglicher Einspar- und Optimierungspotentiale sowie Alternativen mit der Maßgabe der Budgeteinhaltung (WP 2011) überarbeitet. Nach derzeitiger Einschätzung ist die Einhaltung des Budgets unter Wahrung der grundsätzlichen Qualitätsstandards möglich. Die Ergebnisse werden zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Insgesamt ist jedoch aufgrund des in Abschnitt a. und b. dargestellten Mehraufwandes eine Kostenerhöhung gegenüber der Ausgangskalkulation in der KoFi (Stand 30.06.2010; Aufstellung Wirtschaftsplan 2011) festzustellen. Diese Mehrkosten haben Auswirkungen auf den städtebaulichen Vertrag mit der EGH bzw. auf die finanzielle Gesamtbetrachtung der Bahnstadt:

- Die o. g. Leistungen werden durch die EGH in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag erbracht. Der hier dokumentierte Mehraufwand hat zur Folge, dass innerhalb des von der EGH zu erbringenden Leistungsumfangs in Höhe von 55,4 Mio. € für die Erschließungsanlagen Leistungsverchiebungen erfolgen müssen. Der für die weiteren Erschließungsanlagen zur Verfügung stehende Restbetrag reduziert sich aufgrund der dargestellten Mehrkosten im Bereich Massen- und Bodenmanagement sowie Ausgleichsmaßnahmen, so dass die Stadt Heidelberg früher als vorgesehen die noch erforderliche Herstellung von Erschließungsanlagen übernehmen wird.
- Neben dieser zeitlichen und damit hinsichtlich der Finanzierung bedeutenden Auswirkungen schlägt sich der Mehraufwand auch in der Gesamtrechnung Bahnstadt mit einer Erhöhung der Gesamtkosten zzgl. Finanzierungskosten nieder.

A.V. Hochbaumaßnahmen

1.3 KiTa „Schwetzingen Terrasse“

Gemäß Beschlussvorlage (Drucksache: 0138/2011/BV) erfolgte die Zustimmung zum Bau der KiTa Schwetzingen Terrasse mit der entsprechenden Budgeterhöhung um rund 587 T€.

A.IV. Ordnungsmaßnahmen

3.3 neu sonstige Ordnungsmaßnahmen

Im Zuge der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme sind neue Sachverhalte aufgetreten, die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich sind und einen Mehraufwand zur Folge haben (z. B. städtebaulicher Vertrag Biogasanlage). In der KoFi wurde ein entsprechendes Budget in Höhe von 400 T€ aufgenommen.

A.VI. Sonstige Kosten

2.1 Entwicklungsträgerhonorar

Die DSK wird zukünftig federführend das Thema „Öffentlichkeitsarbeit / Marketing Bahnstadt“ übernehmen und konzeptionell neu ausrichten. Diese Aufgabe ist entsprechend dem Vertrag zwischen der Stadt Heidelberg und der DSK Teil des Aufgabenspektrums der DSK, war aber bislang nicht mit einem Honorarbudget hinterlegt.

Der dafür vorgesehene, zusätzliche Honoraraufwand wird über den Entwicklungsträgervertrag zwischen der Stadt und DSK wie üblich in Rechnung gestellt. Vor diesem Hintergrund wird derzeit mit einer Erhöhung des Gesamthonorar um 390 T€ gerechnet.

A.VI. Sonstige Kosten

3.1 Finanzierungskosten

Nach dem derzeitigen Erkenntnis- und Planungsstand erhöhen sich die Finanzierungskosten um 3.000 T€.

d. Zwischenergebnis

Unter Berücksichtigung des dargestellten Planungs- und Erkenntnisstandes ist im Zuge der anstehenden Fortschreibung (=Aufstellung Wirtschaftsplan 2012) zum Ende der Entwicklungsmaßnahme im Jahr 2022 ein prognostiziertes Defizit in Höhe von rund 21.300 T€ zu erwarten.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse wurden einige Optimierungs- und Einsparmöglichkeiten als direkte Maßnahmen der Gegensteuerung geprüft:

- Zeitliche Anpassung von Einzelprojekten
Bahnbrücken: Verschiebung der Herstellungszeitpunkte (2015; 2020 ff.)
→ Einsparpotential durch Senkung der Finanzierungskosten rd. 1.300 T€
- Konzentration öffentlicher Funktionen (Bildungseinrichtung für Ein- bis Zwölfjährige, Bürgerzentrum) auf dem Baufeld SE 3
→ Verzicht Ankauf Baufeld SE 2
→ Einsparpotential rd. 4.600 T€ inkl. Finanzierungskosten
- Sanierung Unterführung Gutachweg, Finanzierung direkt aus dem städtischen Haushalt
→ Einsparpotential rund 900 T€ inkl. Finanzierungskosten

Mit den dargestellten Einsparpotentialen ist eine Senkung des zu erwartenden Defizits auf rund 14.400 T€ möglich. Weitere Einspar- und Optimierungspotentiale werden derzeit in Abstimmung mit der Stadtverwaltung geprüft und in die Beratungen zur anstehenden Fortschreibung der KoFi (=Aufstellung Wirtschaftsplan 2012) eingebracht.

3. Ausblick

Neben der unter Punkt 2 dargestellten Entwicklung ist zu berichten, dass aktuelle Planungen für Einzelmaßnahmen zeigen, dass die in der KoFi verzeichneten Kostenannahmen nicht auskömmlich erscheinen. Diese Maßnahmen werden in Abschnitt a. erläutert. Eine Berücksichtigung in der aktuellen Fortschreibung ist noch nicht erfolgt. Eine detaillierte Vorstellung der Planungen, die Darlegung der sich daraus ergebenden finanziellen Konsequenzen sowie das Aufzeigen der Handlungsspielräume erfolgt in gesonderten Beratungen und Beschluss-

vorlagen zu den jeweiligen Projektbeschlüssen. Sofern dabei die Ansätze in der KoFi nicht auskömmlich sind, ist eine Deckung aus dem städtischen Haushalt sicherzustellen.

Abschließend wird im Abschnitt b. zur Vervollständigung des Überblicks über die aktuellen Entwicklungen der KoFi auf die bekannten, grundsätzlichen finanziellen Risikofaktoren der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt hingewiesen.

a. Aktuelle Planungskonkretisierungen

In den nachfolgend aufgeführten Einzelmaßnahmen ist durch Planungskonkretisierung und Kostenfortschreibung zu erkennen, dass die in der KoFi verzeichneten Kostenannahmen nicht auskömmlich erscheinen:

A.IV. Ordnungsmaßnahmen

4a. Erschließung I (SEM)

4.6 bis 4.8 Bahnbrücken

Durch das Ing.-Büro Schlaich Bergermann und Partner wurde für die drei geplanten Fuß- und Radwegebrücken über die DB-Trasse eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass die Kostenannahmen in der KoFi nicht auskömmlich sind. Je nach Auswahl der skizzierten Brückentypen ergeben sich zum Teil deutliche Überschreitungen der Budgetansätze. Die Prüfung innerhalb der Verwaltung ist noch nicht abgeschlossen; der Planungsstand daher noch nicht in der KoFi enthalten. Eine möglicherweise erforderliche Budgetanpassung erfolgt erst nach Beratung und Beschlussfassung.

A.IV. Ordnungsmaßnahmen

4b. Erschließung II (EGH, SEM)

4b.3 Brücke Speyerer Straße

Der Budgetansatz für die Realisierung der Fuß- und Radwegebrücke über die Speyerer Straße liegt bei rund 610 T€. Nach wiederholter technischer und fachlicher Einschätzung erschien das Budget für Planungs-, Bau- und sonstige Nebenkosten als nicht auskömmlich.

Um eine belastbare Kostenannahme zu erhalten, wurden drei Planungsbüros mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie mit Kostenermittlung beauftragt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien zeigen, dass die Brücke zu dem bekannten Budget bzw. mit einer angemessenen Erhöhung realisiert werden kann. Derzeit erfolgt innerhalb der Stadtverwaltung die Prüfung der vorliegenden Studien. Nach Prüfung erfolgt die Beratung und Beschlussfassung in den zuständigen Gremien.

b. Weitere Risikofaktoren

Bei aller Genauigkeit, die der Wirtschaftsplan zunehmend hat, kann es sich nur um eine Prognose über den finanziellen Verlauf der Maßnahme handeln. Der tatsächliche Verlauf der Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme hängt auch von verschiedenen, weder von der Maßnahme noch von der Stadt beeinflussbaren Variablen ab: so ist die Nachfrage nach Wohnungsbauflächen nach wie vor hoch, die nach Gewerbegrundstücken äußerst zurückhaltend. Auch die Bereitstellung staatlicher Fördermittel ist längerfristig nur pauschal kalkulierbar und nicht gesichert.

Weiterhin birgt die Entwicklung der Maßnahme einige Risiken, die in der KoFi nicht berücksichtigt werden können, z. B.:

- Umfang des Grunderwerbs und entsprechende Wertermittlung, v. a. Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und dem Bundeseisenbahnvermögen
- Erhebung und Umfang von Ausgleichsbeträgen (Hinweis: der bislang einzige in höherem Umfang gesicherte Ausgleichsbetrag beruht auf dem städtebaulichen Vertrag mit der EGH)
- Höhe von weiteren Entschädigungs- und Betriebsverlagerungskosten etc.

Die KoFi kann daher lediglich eine fundierte Momentaufnahme sein, die vor allem für die langfristige Entwicklung die Richtung über die zu erwartende Finanzierung vorgibt. Deutlicher wird aber mit jeder Fortschreibung, dass die weitere Steuerung der Gesamtmaßnahme insbesondere im Hinblick auf die Sicherstellung der Finanzierbarkeit der öffentlichen Infrastruktur auszurichten ist.

Sollte die fortschreitende Konkretisierung der KoFi weiterhin ein dauerhaftes und steigendes Gesamtdefizit der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt zeigen, ist es erforderlich, dass die Stadt Heidelberg Maßnahmen zur Absicherung des Treuhandvermögens ergreift, um letztendlich auch die Finanzierungskosten der Entwicklungsmaßnahme in einem angemessenen Rahmen zu halten. Dies könnte durch zeitnahe Jahresraten aus dem städtischen Haushalt erfolgen.

IV. Anhang

- Zwischenabrechnung 31.12.2010