

Tätigkeitsbericht 2014

+ Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht

31.12.2014

Stand 05.05.2015



HEIDELBERG
BAHNSTADT

INHALT

I. Vorbemerkung

II. Tätigkeitsbericht 2014

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

III. Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2014

1. Vorbemerkung
2. Sachstandsbericht
3. Ausblick

IV. Anhang

Zwischenabrechnung 2014

I. Vorbemerkung

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 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.

Rahmendaten der Entwicklungsmaßnahme

Der Wettbewerbssieger des von der Stadt Heidelberg 2001 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs, das Darmstädter Planungsbüro Trojan und Trojan, hat in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und in Abstimmung mit der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, 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.

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

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. Campus Zollhofgarten, Schul- und Bürgerzentrum am Gadamerplatz, Freiraum Bahnstadt West) und Machbarkeitsstudien werden die Planungsvorgaben und Entwicklungsziele weiter konkretisiert. Eine Überarbeitung der Rahmenplanung wurde im Jahr 2012 im Gemeinderat beschlossen. Die kontinuierliche Umsetzung des Planwerks erfolgt über Fachplanungen und Bebauungspläne.

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 seitens 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 Entwicklungstreuhanderin die Projektsteuerung sowie die Koordination 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 (KuF) sowie über die daraus abzuleitenden Jahreswirtschaftspläne.

II. Tätigkeitsbericht 2014

1. Vorbemerkung

Der Tätigkeitsbericht 2014 enthält neben einer textlichen Erläuterung eine vergleichende tabellarische Übersicht der PLAN- (**grün**) und IST-Werte (**rot**) sowie etwaige Abweichungen (**blau**) für das Jahr 2014.

	Abgleich WP 2014 / IST 2014		
	PLAN 2014	IST 2014	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
SUMME			

2. Gesamtbetrachtung

	Abgleich WP 2014 / IST 2014		
	PLAN 2014	IST 2014	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Gesamtübersicht			
A. Ausgaben	48.222,5	34.219,1	-14.003,4
B. Einnahmen	20.917,7	28.293,5	7.375,8
Saldo	-27.304,8	-5.925,6	21.379,2
Saldo Vorjahr (2013)	-26.290,7	-20.828,7	5.462,0
SUMME	-53.595,5	-26.754,3	26.841,2

Das im Wirtschaftsplan für 2014 prognostizierte Saldo in Höhe von -53.595,5 T€ trat insbesondere aufgrund der geringeren Ausgaben nicht ein.

Das Jahr 2014 wurde mit einem Saldo in Höhe von -26.754,3 T€ abgeschlossen. Die Einzelergebnisse werden nachfolgend detailliert vorgestellt.

3. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.II. Weitere Vorbereitung				
1	Planungskosten Gesamtprojekt	495,5	25,9	-469,6
2	Vergütung Dritter	163,5	159,8	-3,7
3	Gutachten / Untersuchung	300,0	33,9	-266,1
4	Öffentlichkeitsarbeit	160,8	168,7	7,9
5	Beteiligung	13,0	0,8	-12,2
SUMME		1.132,8	389,1	-743,7

Zahlreiche vorbereitende Maßnahmen wurden im Jahr 2014 durch- bzw. fortgeführt. Hierzu gehörte u.a. der Freiraumplanerische Realisierungs- und Ideenwettbewerb „Bahnstadt Freiraum West“, die Öffentlichkeitsarbeit- hier insbesondere das Fest zur Einweihung der Bahnstadt-, die Erstellung von Gutachten sowie der Betrieb des Nachbarschaftstreffs „LA 33“. Teil der Vergütung Dritter sind seit Ende letzten Jahres auch die Leistungen des Baukoordinators, der vor Ort die Baustellenlogistik wahrnimmt sowie die Gestattungsverträge für die Nutzung städtischer Flächen schließt.

Insgesamt sind die Vorbereitungsleistungen im Jahr 2014 unterhalb des Ansatzes des Wirtschaftsplanes 2014 geblieben.

Ausblick / WP 2015

Flankierende sowie vorbereitende Maßnahmen im gutachterlichen wie auch im planerischen Bereich werden auch in 2015 erforderlich sein, wobei sich angesichts der Vielzahl von privaten und städtischen Baustellen die Funktion des Baustellenkoordinators als wichtig herausgestellt hat, um einen Ansprechpartner für die am Bau Beteiligten vor Ort zu haben.

Weitere Vorbereitungen umfassen den freiraumplanerischen Wettbewerb für die Pfaffengrunder Terrasse sowie den städtebaulichen Wettbewerb für den südlichen Bahnhofsvorplatz

b. Grunderwerb

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb				
1.A	Flächenankauf	10.616,8	25,0	-10.591,8
1.B	Flächenankauf von der EGH (Erschließungs-/Gemeinbedarfsflächen)	1.626,1	0,0	-1.626,1
1.C	Flächenankauf außerhalb SEM	0,0	0,0	0,0
2	Nebenkosten des Grunderwerbs	1.023,4	4,5	-1018,9
3	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	20,0	0,0	-20,0
SUMME		13.286,4	29,5	-13.256,9

In 2014 fanden zahlreiche Gespräche und Ankaufsverhandlungen für Grundstücke statt, die zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme erforderlich sind. Hierzu gehören insbesondere Flächen im rückwärtigen Bereich der Eppelheimer Straße (Bereich der zukünftigen Grünen Meile). Darüber hinaus wird wegen des Ankaufs der ehemals von der US-Army genutzten Flächen nördlich und südlich des Czernyrings mit der BImA verhandelt.

Mit Ausnahme eines kleinen wirksam werdenden Flächenankaufs (Arrondierungsfläche am Czernyring) von der DB Netz AG waren bei den Verträgen, die bereits in den Vorjahren geschlossen waren, die Zahlungsvoraussetzungen noch nicht gegeben. Die Verhandlungen mit der BImA und Eigentümern entlang der Eppelheimer Straße haben sich wegen des komplexen Regelungsbedarfs als zäh erwiesen, so dass es im Bereich „Grunderwerb“ keine nennenswerten Aufwendungen in 2014 gab.

Vertragsabschlüsse wurden im Dezember 2014 mit der EGH über den Ankauf weiterer Erschließungs- und Ausgleichsflächen getätigt. Diese Ankäufe wurden Anfang 2015 ausgabenwirksam.

Die Bodenordnung für das Baufeld C5 konnte zwischen den diversen Verhandlungspartnern erfolgreich geregelt werden, die Übertragung einer kleineren BImA Teilfläche soll möglichst noch in 2015 vollzogen werden.

Ausblick / WP 2015

Um die Voraussetzungen für den Bau der Straßenbahn sowie der weiteren Erschließungsstraßen, hier insbesondere der Grünen Meile zu schaffen, konzentrieren sich die Aktivitäten zur Bodenordnung auch im Jahr 2015 auf den Ankauf von Flächen im rückwärtigen Bereich der Eppelheimer Straße. Hierzu finden intensive Verhandlungen mit verschiedenen Eigentümern und gleichzeitig mit den betroffenen Betriebsinhabern und Mietern statt.

Der wegen seiner Größenordnung von ca. 10 ha Grundstücksfläche bedeutsamste Ankauf stellt der Erwerb der beiden BImA- Flächen nördlich und südlich des Czernyrings dar, beide Flächen sollen in 2015 erworben werden.

Ferner sind in 2015 die Voraussetzungen für die Kaufpreiszahlungen aus älteren Kaufverträgen gegeben.

c. Ordnungsmaßnahmen

		Abgleich WP 2014 / IST 2014			
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -	
		[T€]	[T€]	[T€]	
A.IV. Ordnungsmaßnahmen					
1	Bodenordnung	170,0	0,0	-170,0	
2	Freilegung / Substanzwertentschädigung	7.013,1	343,0	-6.670,1	
3	Verlagerungen / Sonstiges	1.337,5	510,9	-826,6	
4	Erschließung*	4.A Erschließung I	9.891,1	29.828,7	15.732,1
		4.B Erschließung II	4.205,7		
5	Sonstige Kosten Erschließung	350,0	104,5	-245,5	

SUMME	22.967,4	30.787,1	7.819,7
<p>* Erläuterung Werte in Summe nicht vergleichbar: „IST 2014“ enthält einen kumulativen Wert aller erbrachten EGH-Erschließungsleistungen über den gesamten Leistungszeitraum bis 31.12.2014 gemäß EGH-Sachstandsbericht 31.12.2014. Alle Beträge sind im Hinblick auf die Anerkennung auf den Ausgleichsbetrag ungeprüft.</p>			

Die Durchführung von Erschließungsmaßnahmen wurde in 2014 fortgeführt. Besonders hervorzuheben sind die Herstellung des Zollhofgartens durch die Stadt/DSK sowie unter der Bauherrschaft der EGH die Herstellung der Straßen (2. Bauabschnitt) Langer Anger, die Henkel-Teroson-Anbindung (Fachmarktzentrum) und die Freianlage Promenade (1. BA). Zahlreiche Planungsprozesse (Grüne Meile, Czernyring, Agnesistraße (ehem. ESV-Straße, Da-Vinci-Straße, Campus-Straßen) wurden fortgeführt bzw. angestoßen.

Ausblick / WP 2015

Im Jahr 2015 wird der Zollhofgarten fertiggestellt und insbesondere Straßenbaumaßnahmen für die Anbindung der Wohnquartiere an die Eppelheimer Straße (Agnesistraße) durchgeführt.

Der Fokus der Erschließungstätigkeit liegt auf den vorbereitenden Maßnahmen für die Straßenbahntrasse und dem Bau der Grünen Meile. Hier sollen in einem ersten Abschnitt in diesem Jahr (von Galileistraße bis Agnesistraße) durch den Bau von Stützwänden und Aufschüttungen, die Voraussetzungen zum Verlegen der technischen Ver- und Entsorgungsleitungen und zum Bau der Straßenbahn geschaffen werden.

Ferner werden die Rückbau- und Bodenmanagementmaßnahmen im Bereich der BImA Flächen von der Gallileistraße und in der Trasse der Grünen Meile bis zum Czernyring vorangetrieben.

Bei den vorbeschriebenen Maßnahmen kommt es in 2015 zu einer Erhöhung des Budgetansatzes, da es bautechnische Änderungen gibt. Wesentlich für die Erhöhung des Budgetansatzes ist der Bau von Stützwänden an der nördlichen Begrenzung der Grünen Meile, anstelle der ursprünglich vorgesehenen umfangreichen Aufschüttungen. Hierdurch wird gleichzeitig der Flächeneingriff auf privaten Baufeldern verringert und ein Beitrag für die spätere, im Rahmenplan niedergelegte Straßenrandbebauung geleistet (vgl. Teil III. Ordnungsmaßnahmen)

Seit dem 01.01.2014 erfolgten seitens der EGH keine weiteren Auftragsvergaben im Erschließungsbereich. Die EGH übergibt sukzessive die von ihr gebauten Erschließungs- und Freianlagen an die Stadt. Mit rechnerischer Erreichung des Erschließungsbudgets der EGH in Höhe von 55.400 T€ steht nunmehr auch die Prüfung der Leistungen auf Anerkennung bzw. Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag an.

Die Verantwortung für die Erschließungsleistungen in der Bahnstadt ist somit vollumfänglich auf das Treuhandvermögen übergegangen, wobei ca. 2/3 der kalkulierten Gesamterschließungskosten noch aus dem Treuhandvermögen finanziert werden sollen. Gemäß der entsprechenden Zeit- und Maßnahmenpläne wird in den kommenden drei bis vier Jahren ein deutlich erhöhter Planungs- und Umsetzungsaufwand auf alle Beteiligte zukommen, um die Entwicklungsdynamik in der Bahnstadt aufrecht zu erhalten.

d. Hochbaumaßnahmen

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.V. Hochbaumaßnahmen				
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	7.427,0	1.471,5	-5.955,5
2	Verlängerung Querbahnsteighalle Hauptbahnhof Hier: Nutzungsentgelt Zuwegung über BImA-Fläche und DB Bike&Ride	27,9	18,3	-9,6
3	Sonstiges	200,0	0,0	-200,0
SUMME		7.654,9	1.489,8	-6.165,1

Im Jahr 2014 wurden über das Treuhandvermögen die Planungsleistungen (bis incl. Ausführungsplanung) sowie die Projektsteuerungsleistungen für das ÖPP –Projekt B³ Gadamerplatz finanziert, auch wenn die eigentliche Betreuung bereits durch die GGH erfolgte.

Über das Treuhandvermögen werden auch die Baukosten für die Herstellung der „Interims-kita Spitzgewann sowie die Ersatzgrundschule im Pfaffengrund finanziert. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, kamen die Verlängerung des Radwegs am Diebsweg (zwischen Schwalbenweg und Schützenstraße) sowie die Beleuchtung des Feldwegs hinzu.

Ausblick / WP 2015

Mit Beschluss im Mai 2015 sind die Voraussetzungen für den Bau einer weiteren KITA gefasst. Die KITA entsteht als „Haus im Haus“ in einem Teil der alten Güterhalle, so dass gleichzeitig ein historisches Gebäude instandgesetzt wird.

Diese KITA war bislang nicht im WP enthalten.

e. Sonstige Kosten

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.VI. Sonstige Kosten				
1	Kommunales Wohnungsbauförderprogramm (kalkulatorischer Ansatz (Teil der EGH Verpflichtung aus Städteb. Vertrag)	1.500,0	0	-1.500
2	Entwicklungsträger	500,0	789,4	289,4
3	Finanzierungskosten / -ertrag	1.180,6	724,0	-456,6
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	0,5	0,3	-0,2
5	Wirtschaftsprüfer	0,0	9,9	9,9
SUMME		3.181,1	1.523,6	-1.657,5

Im Bereich der sonstigen Kosten sind Kosten für die Finanzierung, für den Zahlungsverkehr und für die Wirtschaftsprüfung ebenso dargestellt wie die Honorarzahungen für den Entwicklungsträger DSK, die aufgrund der zunehmenden Projektsteuerungsleistungen für die Planung und den Bau der Erschließungs- und Freianlagen gestiegen sind.

Ausblick / WP 2015

Da, wie oben mehrfach dargestellt, einige Projekte bzw. Einzelmaßnahmen hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung bzw. Kassenwirksamkeit hinter dem geplanten Zeitplan zurückbleiben, liegen die tatsächlichen Finanzierungskosten deutlich unter dem geplanten Kostenansatz.

In 2015 und den Folgejahren wird sich der Liquiditätsbedarf deutlich erhöhen. Dies ist im Jahr 2015 unter anderem darauf zurückzuführen, dass Ausgaben für den Grunderwerb, welche bereits für 2014 geplant waren (Fläche der BlmA nördlicher Czernyring, Bundeseisenbahnvermögen/ESV und Private an der Eppelheimer Straße) nunmehr in 2015 anfallen und zusammen mit weiteren für 2015 geplanten Ankäufen (südlicher Czernyring der BlmA, Private Flächen an der Eppelheimer Straße) einen erheblichen Anteil am Budget ausmachen. Hinzu kommen zusätzliche Kosten im Hochbau (KITA Güterhalle) und bei den Erschließungsanlagen (u.a. Änderung technische Bauausführung zur Herstellung der Trasse Grüne Meile). Dies führt sowohl in 2015 als auch in den Folgejahren zu einer steigenden Fremdfinanzierung mit steigendem Kapitaldienst, selbst wenn man davon ausgeht, dass das niedrige Zinsniveau noch die nächsten 2, 3 Jahre anhält.

4. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.I.	Grundstücksverkauf			
1	"B"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
2	"C"-Baufelder, hier C5	2.239,2	0,0	-2.239,2
3	"E"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
4	"ED"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
5	"F"-Baufelder	85,2	0,0	-85,2
6	"M"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
7	"S"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
8	"T"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
9	"W"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
10	"Z"-Baufelder	0,0	0,0	0,0
SUMME		2.324,5	0,0	-2.324,5

Im Jahr 2014 wurde kein Verkauf von Grundstücksflächen, die im Zuge der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme erworben wurden, getätigt.

Ausblick / WP 2015

Für 2015 sind lediglich Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf von Baufeld C5 kassenwirksam prognostiziert. Für die Ergebniswirksamkeit weiterer Verkäufe sind derzeit weder die eigentums- noch die baurechtlichen Voraussetzungen gegeben.

In den nächsten Jahren kommt der zügigen Vermarktung von Baufeldern nicht nur aus städtebaulicher Sicht, sondern auch wegen der Finanzierung der Gesamtmaßnahme große Be-

deutung zu. Es wurden bereits über die Sparkassen Immobiliengesellschaft die entsprechenden Aktivitäten veranlasst. Die Einnahmegenerierung durch Verkäufe parallel zu den Erschließungsmaßnahmen, leistet einen wichtigen Beitrag, die Liquidität zu verbessern und die Neuverschuldung zu reduzieren.

b. Ausgleichsbeträge

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.II. Ausgleichsbeträge				
1	EGH*	7.100,0 ungeprüft	25.727,4 ungeprüft	18.627,4
2	Stadt Heidelberg für EGH wg. Ankaufsrecht Campus	0,0	0,0	0,0
3 / 4	"Private"	2.358,5	0,0	-2.358,5
5	Stadt Heidelberg	2.000,0	0,0	-2.000,0
SUMME		11.458,5	25.727,4	14.268,9
<p>* Erläuterung Werte in Summe nicht vergleichbar: „IST 2014“ ist ein kumulativer Wert aller erbrachten EGH-Erschließungsleistungen über den gesamten Leistungszeitraum bis 31.12.2014 gemäß EGH-Sachstandsbericht 31.12.2014. Alle Beträge sind im Hinblick auf die Anerkennung auf den Ausgleichsbetrag ungeprüft.</p>				

Im Einnahmenbereich „Ausgleichsbeträge“ wurden bis auf die Erbringung der EGH-Leistungen in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag keine Einnahmen erzielt.

Ausblick / WP 2015

Für das Jahr 2015 werden weitere bereits erbrachte Leistungen der EGH in Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag dargestellt.

c. Zuschüsse / Mittel Dritter

		Abgleich WP 2014 / IST 2014		
		PLAN 2014	IST 2014	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
B.III. Zuschüsse / Mittel Dritter z. Finanzierung v. Einzelmaßnahmen				
1	Zuwendungen nach dem EntflechtG	1.769,8	0,0	-1.769,8
2	Städtebauförderung	1.350,0	2.560,2	1.210,2
3	Bauförderung	0,0	0,0	0,0
SUMME		3.119,8	2.560,2	-559,6

Städtebauförderung

Die für das Programmjahr 2014 beantragte Aufstockung des Förderrahmens wurde mit Bescheid vom 26.03.2014 bewilligt. Der Förderrahmen beträgt damit 18.333 T€ und entspricht einem Zuwendungsbetrag (Finanzhilfe) in Höhe von 11.000 T€. Die zur Verfügung stehen-

den Mittel in Höhe von 11.000 T€ wurden mit der letzten Rate in Höhe von 1.560,2 T€ komplett abgerufen.

Ein weiterer Aufstockungsantrag wurde im Oktober gestellt.

Zuwendung nach dem LGVFG

Mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK) werden durch die städtischen Fachämter lfd. Gespräche über die Beantragung von entsprechenden Zuwendungen für verkehrliche Maßnahmen geführt. Folgende Maßnahmen des Treuhandvermögens sollen bzw. werden bereits gefördert:

- Verbindung von Henkel-Teroson-Straße zu Eppelheimer Straße (bewilligt)
- Eppelheimer Straße inkl. Abbruch Eisenbahnunterführung
- Czernyring
- Fuß-/Radwegebrücke Speyerer Straße / Radweg E2 + E3 (bewilligt)
- Fuß-/Radwegebrücken Bahn, hier bislang Mittel für die Brücke an der Gneisenaustraße

Entsprechende Auszahlungsanträge für die Verbindung von Henkel-Teroson-Straße zur Eppelheimer Straße werden vorbereitet.

Ausblick / WP 2015

Städtebauförderung

Mit Bescheid vom 19. März 2015 wurden im Rahmen des Bund/Länder Programms der Bahnstadt weitere Zuwendungen in Höhe von 2 Mio. € bewilligt, d.h. insgesamt erhöht sich die Förderung auf 13 Mio. €. Die Planansätze in der KuF sehen eine Gesamtzuwendung in Höhe von 15,0 Mio. € vor. Ob diese Zuwendungen auch künftig noch in dieser Höhe oder sogar darüber hinaus generiert werden können, ist offen und im Zusammenhang mit der Förderung weiterer Maßnahmen in Heidelberg zu bewerten.

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.

d. Sonstige Erträge

				Abgleich WP 2014 / IST 2014		
				PLAN 2014	IST 2014	+ / -
				[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge						
1	Dritte		15,0	5,9	-9,1	
2	Stadt Heidelberg		4.000,0	0,0	-4.000,0	
SUMME				4.015,0	5,9	-4.009,1

Sonstige Erträge wurden geringfügig aus der Bewirtschaftung von Liegenschaften erzielt. Die unter Pos. 2 dargestellten Einnahmen umfassen die Aufwandserstattung für die Herstellung von Kanal-/Entwässerungsanlagen. Die Abrechnung erfolgt direkt mit der Stadt; die Darstellung im Treuhandvermögen ist nur nachrichtlich als durchlaufender Posten.

5. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme stellt sich zum 31.12.2014 wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen		31.12.2014
Kredite / Darlehen		
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974		-750.000,00 €
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274		-10.000.000,00 €
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632		-10.000.000,00 €
Stadt Heidelberg I		-1.100.000,00 €
Stadt Heidelberg I		-4.958.604,50 €
Summe		-26.808.125,83 €
Bankkonten		
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908		50.761,42
Naspa, Verrechnungs-Kto. 100369974		3.066,10
Summe		53.827,52
	Summe	- 26.754.298,31

III. Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2014

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 Wirtschaftsplanes 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 31.12.2014 werden nachfolgend dargestellt.

Gesamtbetrachtung

Das prognostizierte Gesamtdefizit zum Maßnahmenabschluss im Jahr 2022 hat sich von - 19.758,2 T€ (Stand 30.06.2014) mit Fortschreibung zum 31.12.2014 um rund 19.340,7 T€ auf 39.098,9 T€ erhöht.

Die Gründe für die Defiziterhöhung sind vielfältig und finden sich in allen Maßnahmegruppen. Die Erhöhung der Gesamtkosten sind sowohl auf zusätzliche, bislang nicht geplante Einzelmaßnahmen und/oder die Erweiterung von Aufträgen als auch auf veränderte technische Bauausführungen und allgemeine Kostensteigerungen bei den Erschließungsmaßnahmen zurück zu führen. Auch sind einige, bei der Planung der Entwicklungsmaßnahme getroffene Annahmen, wie zum Beispiel bei der Neuordnung und Neubebauung privater Grundstücksflächen (Beispiel: Eppelheimer Straße) bislang nicht eingetroffen, was ebenfalls bei der Ausführung der Erschließungsmaßnahmen zu berücksichtigen ist. Ferner sind erhöhte Ankaufpreise sowie zusätzlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur budgetiert. Diese werden nachfolgend vorgestellt.

Grunderwerb

Der Grunderwerb im Bereich Eppelheimer Straße und Czernyring erhöht sich gegenüber der bisherigen Annahmen im Wirtschaftsplan z.T. erheblich; ein Teil der höheren Kosten ist auf unumgängliche Betriebsverlagerungen bzw. sich konkretisierende Planungen zurückzuführen.

Für die Fortschreibung der KUF wurden vorsorglich höhere Grunderwerbskosten unterstellt, die aus Planungssicht als gut auskömmlich angesehen werden und bis zum nächsten Wirtschaftsplan zu verifizieren sind.

Ordnungsmaßnahmen / Erschließung

Im Zuge der detaillierten Ausarbeitung der anstehenden Erschließungsmaßnahmen wurden neue Budgets aufgenommen und die bestehenden Budgets kritisch geprüft. In Gänze ist derzeit im Bereich der Erschließungsmaßnahmen eine Budgeterhöhung von rund 7.001,8 T€ zu verzeichnen, wobei die Fortschreibung Kostenverschiebungen, d.h. einerseits Erhöhungen bei Einzelmaßnahmen, andererseits auch Reduzierungen bzw. Umschichtungen abbildet. Aufgrund des sehr frühen Planungsstands einzelner Maßnahmen bestehen bei den Kostenschätzungen nach wie vor erhebliche Risiken.

Bei der Analyse bisheriger Baukosten wurde deutlich, dass aufgrund der tatsächlichen Kostenentwicklung der ersten Bauabschnitte (beispielsweise Langer Anger und Promenade) das ursprünglich veranschlagte Budget für die Umsetzung der jeweiligen zweiten Bauabschnitte voraussichtlich nicht auskömmlich sein wird, sofern die Qualität der Gestaltungsstandards beibehalten werden soll.

Ferner werden im Ergebnis der fortschreitenden Ingenieurplanungen Kosten detailliert und technische Ausführungsvarianten geprüft. Hierfür steht beispielhaft der Bau der Grünen Meile mit Verlängerung Langer Anger, deren Herstellung ein Schwerpunkt der Neuordnungs- und Straßenbautätigkeit zwischen 2015 bis 2017 ist. Diese Straße übernimmt sowohl die Erschließungsfunktion für die sich südlich anschließenden Baufelder als auch für die neue rückwärtige Erschließung der Grundstücke entlang der Eppelheimer Straße. Im ersten Schritt sind die Voraussetzungen für den Bau der Straßenbahn zu schaffen. Hierfür ist das Planfeststellungsverfahren so weit fortgeschritten, dass Anfang des Jahres 2016 der Baubeginn erfolgen kann. Ausgehend von diesem Baubeginn und der gegenüber der RNV vertraglich zugesicherten Schaffung der baulichen Voraussetzungen sind ab Ende des zweiten Quartals

diesen Jahres Maßnahmen zur Herstellung des entsprechenden Geländeneiveaus (Bodenmanagement) durchzuführen sowie die Ver- und Entsorgungsleitungen zu verlegen. Da die nördlich an die Grüne Meile angrenzenden Baufelder deutlich tiefer liegen, ist eine Geländemodellierung erforderlich, welche durch Böschungskegel oder Stützwände zum Abfangen der neuen Straße erfolgen kann. Technisch denkbare großflächigere Auffüllungen zur Herstellung des Geländeplanums mit entsprechend großen Eingriffen in die nördlichen Bestandsgrundstücke wurden mit dem alternativen Bau von Stützwänden abgewogen. Damit wird nachhaltig das Ziel der Rahmenplan verfolgt, entlang der Grünen Meile Neubauten als Grenzbebauung entstehen zu lassen. Mit dem Bau von Stützwänden werden auch hohe Folgekosten durch einen späteren Rückbau der Böschungen vermieden. Nach intensiver Abwägung der Varianten wird den städtischen Gremien die „Stützwand-Variante“ empfohlen- die entsprechende Vorlage befindet sich derzeit im Gremienlauf. Für die Fortschreibung des Wirtschaftsplans wird unterstellt, dass von der Da Vinci Straße bis zur Marga-Faulstich-Straße Stützwände als nördliche Straßenabfangung gebaut werden.

Zwischenzeitlich liegt auch eine Kostenschätzung für die aus dem freiraumplanerischen Wettbewerb entwickelte Planung für den Bereich Bahnstadt West vor, wo sich abzeichnet, dass die Vorgaben für die durchschnittlichen Herstellungskosten nicht eingehalten werden und insbesondere das Gestaltungselement der Wasserspiele zu Kostenerhöhungen beiträgt. Gegebenenfalls wird diese Einzelmaßnahme noch den Gremien zur Entscheidung vorgestellt.

Einen größeren Maßnahmenblock stellen auch die 3 über die Bahntrasse geplanten Brücken am Hauptbahnhof, zur Gneisenaustraße und am Wieblinger Weg dar. Aufgrund der in 2013 gefassten Gemeinderatsbeschlüsse wurde bereits im Vorjahr die Realisierung der Brücke am Wieblinger Weg im Wirtschaftsplan für den Zeitraum 2020 bis 2022 mit 3,5 Mio. € Baukosten geplant. Der jetzt vorgelegte Wirtschaftsplan schlägt vor, diese Brücke gänzlich aus dem für die Entwicklungsmaßnahme angesetzten Durchführungszeitraum (bis 2022) zu nehmen, somit das Treuhandvermögen zu entlasten und zumindest einen Teil der vorgenannten Kostenerhöhungen zu kompensieren. Die beiden Brücken am Hauptbahnhof und an der Gneisenaustraße wurden mit unverändertem Kostenansatz in Höhe von zusammen 7 Mio. € in der KuF budgetiert. Es soll jedoch schon heute darauf hingewiesen werden, dass nach der derzeitigen Kostenschätzung des Büro Schüßler Plan mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist (rd. 5 Mio. Bau- und Baunebenkosten für die Brücke Gneisenaustraße und rd. 6 Mio. € für die Brücke am Hauptbahnhof, ohne Anpassungsmaßnahmen der Bahninfrastruktur) . Dies hätte zur Folge, dass das in der Vergangenheit angesetzte Budget für zwei Brücken bereits weitgehend durch den Bau einer Brücke incl. der notwendigen Anpassungsmaßnahmen an der Bahninfrastruktur ausgeschöpft wird. Hinzu kommt, dass bislang lediglich für die Brücke Gneisenaustraße eine Förderzusage des Landes in Höhe von 600 T€ besteht, weshalb auch die in der KUF zusätzlich angesetzte Einnahme aus Fördermitteln für die Brücke am Hauptbahnhof auf einer Annahme besteht und entsprechend risikobehaftet ist. Zum Thema „Brückenbauwerke“ wird es weiterer Entscheidungen des Gemeinderates bedürfen. Diese werden in die nächste Fortschreibung des Wirtschaftsplans aufgenommen.

Hochbau

Aufgrund der Notwendigkeit eine weitere KITA noch vor Fertigstellung der Einrichtung in B³ zu errichten sowie der erhöhten Planungskosten für B³, steigen die Hochbaukosten um 4.153,2 T€

Weitere Anpassungen

Weitere Anpassungen betreffen die Ausgleichsmaßnahmen, die noch nicht vollständig von der EGH hergestellt sind und incl. der 5-jährigen Entwicklungspflegemaßnahmen auf das Treuhandvermögen übergehen sowie Anpassungen bei Dienstleisterhonoraren und Nebenkosten. Zu erwähnen ist hierbei sowohl die angedachte Verlängerung der Betreuung des Bahnstadttreffs (hierzu steht der Gemeinderatsbeschluss noch aus) aber auch die aufgrund der Vielzahl von privaten und städtischen Baumaßnahmen notwendige Tätigkeit eines Baukoordinators, welcher die Baustellenlogistik im Auge hat. Auch der Umfang der Treuhänder-tätigkeit hat mit Übernahme der Steuerungsaufgaben bei der Durchführung von Erschließungs-, Freiraum- und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen deutlich zugenommen und spiegelt sich in der Budgetanpassung wieder.

Auch zeigt sich, dass z. Bsp. aufgrund der Abnahme freiverfügbarer Flächen für Baustelleneinrichtungen und der Ansprüche der neuen Bewohner hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit immer wieder Zwischenlösungen und Provisorien wie Baustraßenverlegungen, Umsetzen von Baucontainern etc. erforderlich sind, oder auch, wie bei der Pfaffengrunder Terrasse eine provisorische Flächenbefestigung herzustellen ist bis zur endgültigen Gestaltung der Freifläche,.

Die Finanzierungskosten sind parallel zum erhöhten Gesamtaufwand gestiegen, da in der fortgeschriebenen KuF keine Anpassungen bei den erwarteten Einnahmen budgetiert wurden und auch derzeit keine Chance besteht die geplanten Einnahmen zu einem früheren Zeitpunkt zu generieren.

3. Ausblick

Bei aller Genauigkeit, die die KuF zunehmend hat, kann es sich insgesamt betrachtet nach wie vor nur um eine Prognose über den weiteren finanziellen Verlauf der Maßnahme handeln. Der tatsächliche Verlauf der Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme hängt von verschiedenen Faktoren ab, die nicht sämtlich von der Kommune gesteuert respektive prognostiziert werden können. Insofern gelten die grundsätzlichen Betrachtungen zu den Planungsrisiken wie sie sich aus der gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung (generelle Baukostensteigerungen, konjunkturell bedingte Nachfrage nach Gewerbeflächen, Wanderungsbewegungen der Bevölkerung etc.) ergeben und wie sie bereits in den letzten Sachstandsberichten zum Ausdruck gebracht wurden, fort.

Für das Entwicklungsgebiet Bahnstadt bestehen derzeit insbesondere Risiken, was die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümer, Betriebsverlagerungen und die Lösung von Mietverträgen betrifft. Die unabdingbare Grundstücksverfügbarkeit für den Bau der Grünen Meile lässt erwarten, dass die Zähigkeit einzelner Verhandlungen im Einzelfall zur Einleitung von Enteignungsverfahren und vorzeitiger Besitzeinweisung führen wird. Ergänzend zu den rechtlichen Unwägbarkeiten, bestehen Kostenrisiken bezüglich der Höhe der Entschädigungs- und Kaufpreiszahlungen.

Im Hinblick auf die Herstellung von Erschließungs- und Freianlagen kann hinterfragt werden, inwieweit die jetzt bereits budgetierten und die sich abzeichnenden Kostensteigerungen dazu führen, Einzelmaßnahmen auf den Prüfstand zu stellen. Zunächst gilt, dass alle Beteiligten immer wieder gehalten sind, die im Wirtschaftsplan eingestellten Budgets ein zu halten. Daneben sollten jedoch auch grundsätzlichere Betrachtungen angestellt werden:

- welche Ausbaustandards werden in Fortsetzung bereits durchgeführter Erschließungsmaßnahmen beibehalten, um keinen Bruch in der Qualität zwischen dem ersten und zweiten Bauabschnitt zu verursachen,
- bei welchen Einzelmaßnahmen können durch Weglassen einzelner Gestaltungselemente oder Veränderungen bei den Materialien kostengünstigere Alternativen gebaut werden- hier wäre ggf. die Freiraumplanung für die Bahnstadt West nochmals zu prüfen,
- sollen einzelne Maßnahmen grundsätzlich weiter verfolgt und/oder auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden- ein Beispiel hierfür sind die Brücken über die Bahntrassen, wobei die Anzahl der Brücken und/oder der Brückentyp hinterfragt werden könnten, genauso wie der Zeitpunkt für den Bau und/oder die Abhängigkeit von den Förderquoten aus Bundes-/Landesmitteln

Auf der Einnahmenseite ist die Entwicklung des entwicklungsbedingten Endwertes nach wie vor eine risikobehaftete Prognosegröße, gleiches gilt für die Aufnahme in Förderprogramme, auch wenn sich die Beteiligten an der Entwicklungsmaßnahme um diverse Programmaufnahmen fortlaufend bemühen.

Bei der Privatisierung von Baugrundstücken, welche künftig zunehmend im Eigentum der Stadt sind (u.a. BlmA-Flächen) ist es Ziel, zügig Marktteilnehmer anzusprechen, um zeitnah entsprechende Einnahmen aus der Veräußerung der Grundstücke zu generieren. Hierzu erfolgt eine Zusammenarbeit der Stadt mit der Sparkassen Immobiliengesellschaft. In der früheren Generierung von Verkaufserlösen und/oder der vorzeitigen Ablösung von Ausgleichsbeiträgen besteht eine Chance, die Liquidität zu verbessern und die Finanzierungskosten zu verringern. Ein vergleichbarer Effekt besteht durch die Streckung von baulichen Maßnahmen nach hinten.

Die zügige Vermarktung der Wohnbaufelder darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es bei den künftig zum Verkauf stehenden Baufeldern andere Vermarktungsrisiken gibt. Die neuen Baufelder, welche zunehmend einer gewerblichen Nutzung mit hohem Büro- und Dienstleistungsflächenanteil zugeführt werden, sind in besonderem Maße von der generellen Markt- und der lokalen Angebots- und Nachfragesituation abhängig. Insofern besteht das Vermarktungsrisiko sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit des Vermarktungserfolgs als auch hinsichtlich des erzielbaren Kaufpreises.

Vor diesem Hintergrund werden alle an der Vorbereitung und Durchführung der einzelnen Maßnahmen Beteiligten gehalten sein, geplante Budgets einzuhalten und auch Alternativlösungen und Varianten bei den anstehenden Gremienentscheidungen vorzustellen.

VI. Anhang

Zwischenabrechnung 2014



DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft

Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg

Ansprechpartner

Elvira Ebling

Büroleiterin und Projektleiterin Bahnstadt

E-Mail elvira.ebling@dsk.gmbh.de | Tel. 06221.9984920

Büro Heidelberg

Mönchgasse 5

69117 Heidelberg

Tel. 06221.4339071

Fax +49.(0)6221.4341534

www.dsk-gmbh.de

info@dsk-gmbh.de