

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0026/2016/IV**

Datum:  
19.02.2016

Federführung:  
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Beteiligung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat V, Amt für Liegenschaften

Betreff:

**Treuhandvermögen Bahnstadt  
Wirtschaftsplan 2016  
Prüfaufträge**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	16.03.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	23.03.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Bei Beschluss über den Wirtschaftsplan 2016 des Treuhandvermögens Bahnstadt (Drucksache 0432/2015/BV) erging ein Arbeits-/Prüfauftrag. Die Fragen werden im Folgenden beantwortet.

## Begründung:

Am 10.12.2015 beschloss der Gemeinderat den Wirtschaftsplan 2016 zum Treuhandvermögen Bahnstadt. Damit einher ging ein Prüfauftrag mit folgenden Fragestellungen:

### **1. Prüfung, ob eine Umwandlung vielleicht auch in Bahnstadt-West von Gewerbe in Wohnbebauung sowie weitere Änderungen der Baumassen im Rahmen des Rahmenplans mit Änderung des Baurechts zusätzliche Einnahmen durch Ausgleichsbeträge/übernommene Sachleistung generieren kann.**

#### Ergebnis:

Der aktuelle Bebauungsplanvorentwurf „Bahnstadt-West“ berücksichtigt bereits einen höheren Wohnanteil durch die Festsetzung von Wohn- und Mischgebieten statt der gemäß Rahmenplanung vorgesehenen Gewerbegebiete.

Grundsätzlich bedarf die Erhöhung des Wohnanteils in der Bahnstadt einer zugleich großräumigen als auch differenzierten Betrachtung, die auch in den gesamtstädtischen Rahmen einzuordnen ist. Ziel der Bahnstadt ist die Entwicklung eines nutzungsgemischten Stadtteils mit urbanem Flair. Die Diskussion eines höheren Anteils von Wohnen muss deshalb über rein quantitative Aussagen hinausgehen und qualitative Aspekte mit einbeziehen. Bei der bereits initiierten Prüfung einer Reduktion des Gewerbeanteils zugunsten mehr Wohnens spielen neben Restriktionen, die sich aus unterschiedlichen Lagen (beispielsweise durch Lärmimmissionen) ergeben, auch notwendige Überlegungen zum Anteil und zur Verteilung von mehr Wohnen eine Rolle. Eine Erhöhung der Baumassen ist in Anbetracht der schon sehr dichten Bebauung der Bahnstadt nur in sehr geringen Umfang ratsam.

In wie weit höhere Wohnanteile dann zu einer Erhöhung des Bodenwertes führen, ist von vielen Faktoren abhängig, insbesondere der Lage der Grundstücke. Wenn es möglich ist, durch mehr Wohnanteile am Grundstücksmarkt einen höheren Bodenpreis zu erzielen, ist die Verwaltung auf Grundlage der rechtlichen Rahmenbedingungen bestrebt, Mehreinnahmen (bei der Veräußerung städteigener Flächen) zu erzielen.

Ob ein höherer Wohnanteil sich auch auf die Gesamtentwicklung der Bahnstadt auswirkt, wird man bei der Erhebung von Ausgleichsbeträgen am Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ggf. feststellen können.

Bei allen Flächen, über die bereits mit den Eigentümern Verträge über die vorzeitige Ablösung von Ausgleichsbeträgen für deren Flächen getroffen wurden, geschah dies abschließend (z.B. mit der EGH). Eine Nacherhebung ist rechtlich nicht möglich.

## **2. Prüfung, ob eine weitere Zwischennutzung von Gebäuden wie Milchzentrale, PX, Liegenschaften Amerikaner möglich ist.**

### Ergebnis:

Die ehemalige Milchzentrale befindet sich in einem baulich schlechten Zustand. Teilweise bestehen noch Mietverträge mit einer kurzfristigen Kündigungsmöglichkeit.

Eine Neuvermietung der ehemaligen Milchzentrale wird aufgrund des hohen Sanierungsaufwandes und den damit entstehenden Kosten ausgeschlossen.

Das Grundstück gehört zur Optionsfläche der Jarecki-Stiftung, im notariell beurkundeten Kaufangebot hat sich die Stadt Heidelberg zu einer zeitnahen Umsetzung einer Entwicklung der Fläche verpflichtet.

Auf dem PX-Gelände werden zusätzlich zu Aldi während der Bauzeit des Nahversorgungszentrums auf Baufeld C5 („Westarkaden“) keine weiteren Zwischennutzungen möglich sein. Das Grundstück ist in wesentlichen Teilen vom Bau wichtiger Erschließungsachsen (Straßenbahn, Grüne Meile und Galileistraße) betroffen. Die Zeitachse wird vom Mobilitätsnetz bestimmt. Um die erforderlichen Maßnahmen zeitgerecht durchführen zu können, müssen –mit Ausnahme des für Aldi vorgesehene Bereichs- alle baulichen Anlagen zügig zurückgebaut werden. Danach erfolgt das sog. Bodenmanagement (inkl. Kampfmittelräumung und Aufschüttungen) sowie der Leitungsbau von Ver- und Entsorgungsmedien um spätestens ab 2017 die Straßenbahntrasse vom Gadamerplatz bis zum Czernyring herstellen zu können.

## **3. Prüfung, ob im Bereich Marketing und optische Gestaltung der Bahnstadt generell Leistungen der DSK/des THV an die Immobiliengesellschaften und Bauträger, die mit der Vermarktung beauftragt sind, übertragen werden können.**

### Ergebnis:

Ziel des Marketing ist es, die Bahnstadt mit all ihren Qualitäten und Qualitätsbausteinen (z.B. Passivhausstandard, Regenwasserbewirtschaftung, Dachbegrünung, attraktive Freiflächen und Spielplätze, Wasserbecken am Langer Anger, ...) mit unterschiedlichen Strategien zu präsentieren, Zielgruppen zu erreichen und die ohnehin gute Nachfrage zu stärken.

EGH und Stadt verfolgen hier grundsätzlich das gleiche Ziel.

Bei allen allgemeinen Themen des Marketings, insbesondere mit überregionalen/nationaler Zielrichtung bestehen klaren Regelungen hinsichtlich der Kostenteilung zwischen EGH und Stadt.

Immobiliengesellschaften und Bauträger sind in aller Regel fixiert auf ihre Produkte und darüber hinaus kaum bereit, sich an den image- und wertebildenden Grundmaßnahmen zur Bahnstadt finanziell zu beteiligen.

Dennoch wird die Verwaltung sich auch weiterhin bemühen, bei einzelnen Maßnahmen auch eine inhaltliche und vor allem kostenmäßige Beteiligung Dritter anzustreben.

**4. Weiterhin sollen im Verlauf der Maßnahme Mehrkosten jeweils konkret im Gemeinderat beschlossen werden, um eine Transparenz der Kostensteigerungen zu gewährleisten.**

Ergebnis:

Dies sehen bereits die Beschlüsse zum Treuhandvermögen/Wirtschaftsplan 2016 (Drucksache 0432/2015/BV) bzw. „Treuhandvermögen Bahnstadt Kostenentwicklung bei der Herstellung von Frei- und Erschließungsanlagen“ (Drucksache 0372/2015/BV) so vor und sind Grundlage des Verwaltungshandelns.

**5. Auch sollen die Wettbewerbsverfahren mit einer Kostenobergrenze für die Realisierung versehen werden.**

Ergebnis:

In Wettbewerbsauslobungen wird regelmäßig die Wirtschaftlichkeit thematisiert und der Kostenrahmen benannt. Die voraussichtlichen Baukosten werden auf der Basis von Flächenannahmen und Einheitspreisen überschlägig von den Teilnehmern ermittelt, von der Vorprüfung auf Plausibilität geprüft und im Vorprüfbericht dargestellt. Im Preisgericht ist das Bauinvestitionscontrolling vertreten und die Wirtschaftlichkeit fließt in die Bewertung der Arbeiten ein. Aufgrund der Planungstiefe eines Wettbewerbsbeitrags (= Vorentwurf) ist jedoch nur die Annahme möglich, dass ein Projekt bei der Realisierung den Kostenrahmen einhalten kann.

Wir bitten die Informationen zur Kenntnis zu nehmen.

**Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Keine.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner