

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

Ausblick/WP 2021

Zuwendung nach dem LGVFG

Die lfd. Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK) werden durch die städtischen Fachämter über die Beantragung von Zuwendungen für verkehrliche Maßnahmen in der Bahnstadt fortgeführt. Für die Gneisenaubrücke wurden entsprechende Mittel zur Förderung angemeldet. Das Regierungspräsidium hat die Neuanschreibung der „Bahnbrücke Bahnstadt Heidelberg – Brücke an der Gneisenaubr.“ positiv beschieden und das Vorhaben in das Förderprogramm 2021 - 2025 für die Anlage kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem LGVFG mit Schreiben vom 07.04.2021 aufgenommen. Eine belastbare Höhe möglicher Fördermittel ergibt sich aus dem noch ausstehenden Zuwendungsbescheid. Es besteht die Hoffnung zusätzliche Fördermittel für die Brücke mit dem Wirtschaftsplan 2022 einstellen zu können.

Städtebauförderung

Die zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 15.900 T€ wurden komplett abgerufen. Weitere Zahlungen der Stadt auf das Treuhandkonto bis zur Erreichung des Förderrahmens sind in den nächsten Jahren in der KuF und im Haushaltsansatz der Stadt geplant.

d. Sonstige Erträge

	Abgleich WP 2020 / IST 2020		
	PLAN 2020	IST 2020	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge			
1 Dritte	0,0	211,2	211,2
2 Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME	0,0	211,2	211,2

Erträge von Dritten stammen aus Einnahmen durch den Abschluss von Gestattungsverträgen mit Investoren zur Nutzung städtischer Flächen für die Baustelleneinrichtung.

Ausblick/WP 2021

Für 2021 sind weitere Einnahmen aus Gestattungen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierung der Maßnahme stellt sich zum 31.12.2020 wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	31.12.2020
Kredite / Darlehen	
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974 (bis 31.12.2015)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 1.3.2021)	-10.000.000,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	-10.000.000,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	-275.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	-2.500.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145799 (bis 31.12.2020)	-5.000.000,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145780 (bis 31.12.2020)	-5.000.000,00
Summe	- 32.775.000,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	466.643,27
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.793,05
Commerzbank, Festgeld-Kto. 582904901	0,00
Summe	- 32.299.563,68

II. Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2020

1. Vorbemerkung

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

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

Da es sich bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt um ein langfristig angelegtes und hinsichtlich der Planung, Durchführung und Finanzierung äußerst komplexes Entwicklungsprojekt handelt, ist mit Hilfe der KuF ein stetiges Überwachen und Nachsteuern durch lfd. Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Planungen und Erkenntnisse gewährleistet. Die KuF wird daher entsprechend dem Maßnahmenstand halbjährlich zum Stichtag 30.06. (= Aufstellung des Wirtschaftsplans für das nachfolgende Jahr) sowie zum Stichtag 31.12. (= Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres mit Bericht über aktuelle Entwicklungen) fortgeschrieben.

Im Einzelnen erfolgen dabei folgende Arbeits- und Prüfungsschritte:

- Abgleich mit dem Treuhandkonto zu den Stichtagen: Einstellung der tatsächlichen Ausgaben und Einnahmen zum Stichtag
- Anpassung aller laufenden Einzelmaßnahmen an den aktuellen Projektfortschritt; Überprüfung hinsichtlich
 - der Erforderlichkeit/Notwendigkeit/Vermeidbarkeit
 - der zeitlichen Planung (Beginn, Dauer, Fertigstellung)
 - des kalkulierten Kostenbudgets (Höhe, Abweichung)
 - des voraussichtlichen Zeitpunktes der Kassenwirksamkeit
- ggf. Berücksichtigung neuer Einzelmaßnahmen (sofern erforderlich)

2. Sachstandsbericht

Die Ergebnisse der Fortschreibung zum 31.12.2020 werden nachfolgend zusammengefasst.

Gesamtbetrachtung

Die Fortschreibung der KuF für den Wirtschaftsplan 2020 (KuF zum 30.06.2019) wies ein kalkuliertes Defizit bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2022 in Höhe von 25.393,8 T€ auf (DS Nr. 0434/2019/BV). Die Fortschreibung der KuF zum 30.06.2020 (WP 2021) umfasst die Verlängerung der Kosten- und Finanzierungsübersicht bis 2027 und geht von einem Gesamtdefizit von 32.313,3 T€ aus (DS Nr. 0020/2021/BV). Die aktuelle Fortschreibung der KuF zum 31.12.2020 prognostiziert bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 ein Gesamtdefizit in Höhe von 33.288,5 T€.

3. Ausblick

In 2020 wurde neben dem Max-Planck-Ring mit dem Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße begonnen. So entsteht neben der verkehrlichen Erschließung der Baufelder B1 und B2 sowie des Hauptbahnhofs auch die notwendige Erschließung für das im Bau befindende Konferenzzentrum HCC. Beide Baumaßnahmen sind mit großen Herausforderungen verbunden und an enge zeitliche Abfolgen geknüpft. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Beide Baumaßnahmen werden in 2021 fortgesetzt.

In enger Abstimmung mit den Hochbaumaßnahmen auf B1 und B2 erfolgt die Planung des Europaplatzes. Er wird auf den Tiefgaragengeschossen der umliegenden Bebauung realisiert, was eine enge Abstimmung gemeinsam mit dem Investor notwendig macht. Von dort wird die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig entstehen. Gleichzeitig wird mit der Bahnrandstr. eine Entwicklung der weiter östlich anschließenden Baufelder ermöglicht.

Der Ausbau des Czernyrings geht auch in 2021 weiter. So wurde im Mai 2021 der Anschluss des Czernyrings an die Czernybrücke fertiggestellt. Gleichzeitig wird die „Schere West“ mit dem Bau des Unterfliegers planerisch vorbereitet.

Die Pfaffengrunder Terrasse ist im Bau und wird voraussichtlich im Sommer 2021 fertiggestellt. Nach der Schwetzingen Terrasse ist damit die zweite Terrasse entlang der Promenade realisiert. Die Pfaffengrunder Terrasse ergänzt die Platzfläche des Gadamer Platzes um eine ca. 12.000 m² große Grün- und Freifläche. Neben einem großzügigen Baumhain über einer wassergebundenen Decke entsteht eine abgesenkte Rasenfläche und ein Spielzug mit unterschiedlichen Spielgeräten sowie eine öffentliche WC-Anlage und ein Wasserspiel. Bereits heute sind die umfangreichen Baumpflanzungen zu erkennen.

Ende 2020 wurde mit dem Weiterbau der Bahnstadt Richtung Westen begonnen. Rund um die Fläche des Spitzen Ecks sowie in der Marie-Baum-Str. erfolgt bereits der Straßenbau. Hier wird ein Teil des 2. Bauabschnitts mitgebaut, um die Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ anzubinden.

Gleichzeitig werden die Wohnwege vor den bereits bezogenen Gebäuden W1.1, W1.2 und ED4 fertiggestellt.

Eine besondere Herausforderung stellt die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße zwischen Czernybrücke und der Henkel-Teroson-Straße dar. Sie ist Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel. Die Komplexität der Planung liegt einerseits in der Umplanung einer bestehenden Straße sowie der damit verbundenen Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen. Gleichzeitig gilt es bestehende 110 kV-Leitungspakete und eine Gashochdruckleitung in den Straßenraum zu integrieren, um weitere Baufelder entwickeln zu können. Es ergeben sich Zwangspunkte, die es in der Planung zu berücksichtigen gilt.

Für die Gneisenaubücke werden erneut Sperrpausen bei der Deutschen Bahn beantragt. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung bestätigt und die Maßnahme zur Förderung nach dem LGVFG aufgenommen. Für eine belastbare Höhe zusätzlicher Fördermittel ist ein Förderantrag notwendig. Dieser ist noch zu stellen. Die Förderhöhe wird mit dem Wirtschaftsplan 2022 ersichtlich.

Nach dem Rückbau des PX-Gebäudes und der Freimachung der Baufelder im Kopernikusquartier wird die Voraussetzung für ihre Entwicklung geschaffen. Es entsteht ein neues Quartier in der Bahnstadt inkl. des Baus zweier öffentlicher Straßen, der Kopernikus- und der Maria-Mitchell-Straße.

Inwieweit sich die Erlöse entsprechend der gutachterlich ermittelten Bodenpreise, die der KuF zugrunde liegen, am Markt auch weiterhin erzielen lassen, bleibt abzuwarten. Die Heidelberger Marktsituation, aber auch die allgemeine konjunkturelle Entwicklung spielen hierbei ebenso eine Rolle wie die Wahrnehmung der Bahnstadt als Wohn- oder Dienstleistungsstandort bei Investoren. Insbesondere in der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation bestehen erhebliche Risiken bei der Prognose der Verkaufspreise sowie der Geschwindigkeit, in der der Markt insbesondere die Dienstleistungsflächen absorbiert. Auf der Einnahmenseite ist folglich die Höhe des entwicklungsbedingten Endwertes der Bodenpreise nach wie vor eine risikobehaftete Prognosegröße.

Nicht erst seit der Corona-Pandemie stellen die Baukosten einen schwer zu kalkulierenden Kostenfaktor dar. Derzeit zeigt sich die Pandemie bereits doppelt für Kostensteigerungen verantwortlich. Einerseits können die mit Beginn der Pandemie heruntergefahrenen Produktionskapazitäten nur zeitverzögert auf den neuerlichen Nachfragedruck aus dem In- und Ausland reagieren. Andererseits verknappen internationale Lieferabkommen den Markt zusätzlich. Es bleibt abzuwarten, wie sich Lieferengpässe und Preissteigerungen mittelfristig entwickeln.

Ebenso sind trotz der umfänglichen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, die inner- und außerhalb des Bahnstadtareals in der Vergangenheit durchgeführt wurden, Themen des Artenschutzes und der erforderlichen Ersatzmaßnahmen auf der Agenda. Angesichts der Größe des Areals und der sukzessiven Entwicklung sind die Artenschutzmaßnahmen nicht voll umfänglich einzuschätzen. Wiederholt mussten Eidechsen eingesammelt und Schutzeinrichtungen angepasst werden sowie Artenschutzuntersuchungen für Einzelvorhaben betrieben werden. Mittlerweile sind die vorhandenen Ausgleichflächen weitgehend an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen. Um weitere öffentliche und private Maßnahmen umsetzen zu können sind zusätzliche

Kapazitäten für Maßnahmen des Artenschutzes, wie die Umsiedlung von Eidechsen, bereitzustellen. Dies wird sich kostenmäßig auswirken.

Vor diesem Hintergrund sind alle an der Vorbereitung und Durchführung der einzelnen Maßnahmen Beteiligten gehalten, geplante Budgets einzuhalten und Möglichkeiten zur Kostensenkung immer wieder zu prüfen.

III. Anhang

1. Zwischenabrechnung 2020

DSK | STADT
ENTWICKLUNG
Entwicklungstreuhanderin der Stadt Heidelberg

Ansprechpartner

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis
Büroleiter und Projektleiter Bahnstadt

E-Mail christian.hemkendreis@dsk-gmbh.de

Büro Heidelberg

Hauptstraße 79
69117 Heidelberg

Tel. 06221 99849-20

Fax 06221 99849-40

www.dsk-gmbh.de
info@dsk-gmbh.de