

Tätigkeitsbericht 2023

+ Sachstandsbericht

Kosten-und Finanzierungsübersicht 31.12.2023

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt



Stand 22.05.2024 – Finale Fassung

I. Tätigkeitsbericht 2023

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 | Kreditaufnahme

II. Sachstand Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2023

1. Vorbemerkung
2. Sachstandsbericht
3. Ausblick

III. Anhang

1. Zwischenabrechnung 2023

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 31.12.2023 dargestellt. Da auf T€ gerundet wird, kann es zu Abweichungen zwischen den rechnerischen Summen und den tatsächlich dargestellten Zahlen kommen.

I. Tätigkeitsbericht 2023

1. Vorbemerkung

Gemäß Entwicklungstreuhandvertrag zwischen der Stadt Heidelberg und der DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbh 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.

Der **Tätigkeitsbericht 2023** enthält neben einer textlichen Erläuterung eine vergleichende tabellarische Übersicht der PLAN- (**grün**) und IST-Werte (**rot**) sowie etwaige Abweichungen (**blau**) für das Jahr 2023.

Pos. Maßnahme	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme			
Pos. Maßnahme			
SUMME			

2. Gesamtbetrachtung

Gesamtübersicht	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	15.439,7	19.512,9	4.073,3
B. Einnahmen	11.848,8	5.589,9	-6.258,9
Saldo	-3.590,9	-13.923,0	-10.332,2
Saldo Vorjahr (2022)	-15.238,9	9.178,9	24.417,8
Summe Finanzierung (vgl. 4. Finanzierung Kreditaufnahme)	-37.885,8	-27.453,4	+10.432,4

Zum Stichtag 31.12.2023 lag der Finanzierungsbedarf bei rd. -27.453,4 T€ (vgl. 4. Finanzierung | Kreditaufnahme).

Der Unterschied zwischen den prognostizierten und tatsächlichen Ausgaben für das Jahr 2023 liegt vor allem an einer Ausgleichszahlung des Treuhandvermögens an die GGH für das Schul- und Bürgerzentrum Gadamerplatz über 5.091,8 T€. Der Betrag wurde im Zuge der Abwicklung des städtebaulichen Vertrags mit der EGH (DS 0084/2008/BV) in das Treuhandvermögen eingelegt und in 2023 auf Anforderung der GGH ausgeglichen. Es handelt sich um einen durchlaufenden Posten im Treuhandvermögen. Die Abweichungen zwischen prognostizierten und tatsächlichen Einnahmen für das Jahr 2023 lassen sich mit nicht realisierten Ausgleichszahlungen und Einnahmen über Grundstücksverkäufe erklären. Im Zuge des Ukrainekriegs, eingeschränkter Lieferketten und steigender Baupreise haben mehrere Investoren ihren Invest in der Bahnstadt zurückgestellt. In der Folge ließen sich die prognostizierten Einnahmen für das Treuhandvermögen in 2023 nicht realisieren.

3. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

		Abgleich WP 2023 / IST 2023		
		PLAN 2023	IST 2023	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.II. Weitere Vorbereitung				
1	Planungskosten Gesamtprojekt	156,0	123,8	-32,2
2	Vergütung Dritter	125,0	105,5	-19,6
3	Gutachten / Untersuchung	50,0	5,6	-44,4
4	Öffentlichkeitsarbeit	20,0	15,3	-4,7
5	Beteiligung	0,0	0,0	0,0
SUMME		351,0	250,1	-100,9

Insgesamt liegen die Vorbereitungsleistungen im Jahr 2023 unterhalb des Ansatzes des Wirtschaftsplans 2023.

Hier werden die Auswirkungen eingeschränkter Bautätigkeit Privater in Folge steigender Baupreise und steigender Inflation sichtbar, indem insgesamt weniger Planungswettbewerbe, Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt wurde. Auch wurden weniger B-Planverfahren angestoßen als angenommen, bzw. erst in folgenden Jahren zum Abschluss kommen. Zusätzlich werden sie vermehrt nicht über das Treuhandkonto, sondern vorhabenbezogen durch Investoren finanziert.

Die Vergütung Dritter wie bspw. die Baustellenkoordination und das Gestattungsmanagement, die einen wichtigen Beitrag zur reibungslosen Abwicklung der Baumaßnahmen in der Bahnstadt leisten, ließen sich in 2023 reduzieren.

Die Erstellung von Gutachten und andere Vergütungen Dritter unterliegen Schwankungen.

Hierunter fallen unter anderem Rechtsberatungsleistungen, Wertermittlungsgutachten oder Fachgutachten (Schall, Artenschutz, Boden) im Zusammenhang mit einzelnen Planungsthemen und/oder Baufeldentwicklungen. In 2023 ließen sich diese vermehrt konkreten Maßnahmen zuordnen und wurden über die jeweiligen Projektbudgets abgewickelt.

Beispielhaft können die Bebauungsplanverfahren nördlich und südlich der Eppelheimer Straße angeführt werden.

Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen haben in 2023 im Wesentlichen in Form von Pressearbeit, Fotodokumentationen, Wettbewerbsausstellungen stattgefunden. Alle Themen werden über Print- und Online-Kanäle (Newsletter und Social Media) gespielt.

Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit stand im Jahr 2023 die Baustellenkommunikation im Fokus. Beispielhaft können der Umbau der Eppelheimer Straße im Anschluss an die Czernybrücke, die Grundsteinlegung für den Bau der Fuß- und Radewegebrücke Gneisenaustraße und die Umsetzung der Grünfläche Spitzes Eck genannt werden. Flankierend wurde dies durch aktuelle Themen, wie die Baumpflanzung am Gadamerplatz. Höhepunkte der Öffentlichkeitsarbeit in 2023 bildeten die Publikation im englischsprachigen Wirtschaftsmagazin Forbes und die vom Amt für Öffentlichkeitsarbeit konzipierte Fotoausstellung „Zukunft (Bahn)stadt“, die von Oktober 2023 bis Februar 2024 im B³ zu sehen war. Der Stadtteilverein Bahnstadt erhielt die Bilder im Nachgang als Dauerleihgabe für das Bürgerhaus.

Ausblick/WP 2024

Im Budget „weitere Vorbereitung“ sind für das Jahr 2024 Kosten für städtebauliche Planungen, die verbindliche Bauleitplanung und die Durchführung von Wettbewerbsverfahren vorgesehen. Zusätzlich sind Ausgaben für die Teilfortschreibung der Rahmenplanung, externe städtebauliche Beratungsleistungen als auch die Öffentlichkeitsarbeit der Bahnstadt berücksichtigt.

Ferner sind weiterhin Ausgaben für die Rechtsberatung, insbesondere im Zusammenhang mit Grundstückskaufverträgen, aber auch Gutachten zur Wertermittlung von Grundstücken geplant. Letztere werden mit Fortschreiten der Entwicklungsmaßnahme immer bedeutender, um frühzeitig Ausgleichsbeträge abschöpfen zu können. Ein wesentlicher Posten bei der Vergütung Dritter sind die Leistungen des Baustellenkoordinators.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird auch in 2024 in bisherigem Umfang erfolgen. So stehen in 2024 mit den Eröffnungen der Freifläche Spitzes Eck und dem Europaplatz sowie der Öffnung des Stegbauwerks zur ebenerdigen Anbindung des Querbahnsteigs an den Europaplatz und in der Verlängerung Richtung Heidelberg Congress Center (HCC) an.

b. Grunderwerb

		Abgleich WP 2023 / IST 2023		
		PLAN 2023	IST 2023	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb				
1.A	Flächenankauf	1.500,0	1.197,0	-303,0
1.B	Flächenankauf von der EGH (Erschließungs-/Gemeinbedarfsflächen)	0,0	1,0	1,0
1.C	Flächenankauf außerhalb SEM	0,0	0,0	0,0
2	Nebenkosten des Grunderwerbs	99,0	36,6	-62,3
3	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	200,0	0,0	-200,0
SUMME		1.799,0	1.234,6	-564,4

In 2023 sind Kosten für den Grundstücksverkauf bzw. -erwerb angefallen. Diese beinhalten unter anderem Kosten für die Rückabwicklung und den Ankauf von Flächen auf dem Baufeld E 4.2. Es konnte ebenfalls eine Fläche für den Ausbau von Erschließungsanlagen von der EGH erworben werden. Entsprechend sind auch Nebenkosten des Grunderwerbs angefallen. Nebenkosten des Grunderwerbs umfassen neben Gebühren, Grunderwerbsteuern und Notarkosten auch Finanzierungskosten im Zusammenhang mit den Grundstücksankäufen.

Ausblick/WP 2024

In 2024 sind erneut Kosten für den Ankauf von Flächen zur Realisierung des Morataplatzes eingeplant. Zusätzlich sind Ausgaben für Flächenankäufe zur Arrondierung der Grundstücke entlang der geplanten Mileva-Maric-Straße vorgesehen, die erstmalig über den Wirtschaftsplan 2021 in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen wurden. Sie bilden die Grundlage für Einnahmerückflüsse an das Treuhandvermögen, indem sie die Erschließung und Entwicklung der M-Baufelder sicherstellen.

c. Ordnungsmaßnahmen

		Abgleich WP 2023 / IST 2023		
		PLAN 2023	IST 2023	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen				
1	Bodenordnung	0,0	0,0	0,0
2	Freilegung / Substanzwertentschädigung	1.900,0	439,0	-1.461,0
3	Verlagerungen / Sonstiges	100,0	0,0	-100,0
4	Erschließung	8.285,0	10.984,0	2.699,0
5	Sonstige Kosten Erschließung	225,0	132,0	-93,0
SUMME		10.510,0	11.554,9	1.044,9

Die Position „Freilegung/Substanzwertentschädigung“ subsumiert zum einen die umfangreichen Abbrucharbeiten auf den ehemals von der US-Army (BlmA) genutzten Flächen südlich und nördlich des Czernyrings, zum anderen Bodenmanagementkosten im Zusammenhang mit der fortschreitenden Erschließung der Bahnstadt nach Westen und umfängliche Arbeiten zur Herstellung der Kampfmittelfreiheit (u.a. Aushub von Bombentrichtern). Die Prägnanz der Kampfmittelfreimessung ist spätestens seit dem Fund zweier Blindgänger im Bereich eines Baufeldes in der Bahnstadt deutlich.

Die Rückbauarbeiten auf den ehem. BlmA-Flächen konnten mit dem Abbruch des ehem. PX-Gebäudes in 2021 abgeschlossen werden. Die veranschlagten Kosten fielen somit bereits in 2021 an. In 2023 ließ sich jedoch eine Kostenbeteiligung seitens der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) erwirken, die die bisherigen Aufwendungen teilweise ausgleicht.

Für den westlichen Teil des Baufelds T3 erfolgte in 2023 der Abbruch der dortigen Gebäudestrukturen. Der Bereich steht als Erweiterungsfläche für die Forschungs- und Produktionseinrichtungen des Technologieparks zur Verfügung. Das Grundstück wurde bereits veräußert.

Die Baufreimachung von Baufeldern wie bspw. der Z-Baufelder machte zusätzliche Bodenarbeiten notwendig.

In 2023 sind Kosten für die Herstellung des letzten Bauabschnitts des Czernyrings und des Max-Planck-Rings angefallen.

Am Czernyring wurde der Bau des konstruktiven Teils für den Unterflieger als Teil der verkehrlichen Maßnahmen der Schere West abgeschlossen. Die Baumaßnahme umfasst den konstruktiven Teil (Stützwandbau und Verlängerung des Deckels über der Fahrbahn) für den zweistreifigen Ausbau des Unterfliegers. In 2024 folgt der Straßenbau für diesen Bauabschnitt sowie die Anbindung an den Knoten südlich der Montpellierbrücke. Der Bauabschnitt bildet den letzten Teil der Schere West und den Abschluss der Maßnahme Czernyring. Mit dem Czernyring wird der östliche Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbin-

derung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel komplettiert. Er erfolgt in enger Abstimmung mit der Schere Ost Richtung Hebelstraßenbrücke. Diese außerhalb der Bahnstadt liegende Maßnahme wird derzeit durch das Tiefbauamt der Stadt vorbereitet.

Aktuell befindet sich der Max-Planck-Ring in der Fertigstellung. Sein Ausbau erfolgt abschnittsweise parallel zu den Hochbauarbeiten auf den Baufeldern B1 und B2. Wohn- und Geschäftsnutzungen inkl. 15-geschossigem Hotel werden zukünftig den Europaplatz säumen. Der Ausbau des Max-Planck-Rings ruhte Anfang 2023, um dem Hochbau die Möglichkeit zu geben die Arbeiten im nördlichen Baufeld voranzutreiben. Anschließend wurden die Arbeiten am Max-Planck-Ring wiederaufgenommen.

Die Planungen für die zukünftige Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Plank-Rings befinden sich im Entwurfsstadium. Ein Ausbau sollte in Abhängigkeit zu den angrenzenden Hochbauentwicklungen erfolgen. Aufgrund der Zurückstellung der privaten Investorenplanungen auf den Baufeldern konnte der Abschluss der Planungsleistungen bisher nicht erfolgen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Hochbaumaßnahmen auf den Baufeldern entwickeln, da sie direkten Einfluss auf die Straßenplanung haben. Die Mileva-Maric-Straße soll östlich der Montpelierbrücke an die „Schere Ost“ angeschlossen werden. Mit der Planung des neuen Fernbushalts kommt eine weitere Maßnahme hinzu, deren Finanzierung nachlaufend jedoch über den städtischen Haushalt erfolgen muss.

Am Freitag, den 19. April 2024 wurde das Konferenzzentrum Heidelberg Congress Center (HCC) feierlich der Öffentlichkeit der Stadt übergeben. Mit ihm ist eine weitere bedeutende Hochbaumaßnahme mit Strahlkraft über die Bahnstadt hinaus entstanden. Das HCC umfasst 10 Säle und Räume mit insgesamt 3.800 Sitzplätzen, einem innovativen Gastronomieangebot sowie einem Studio für Live-Streaming und Videoproduktion und wird in 2024 zahlreiche Besucher zu Kongressen und Veranstaltungen in die Bahnstadt locken (<https://heidelberg-congress.com/heidelberg-congress-center>).

Der Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße erfolgte zeitgleich zum Bau des Konferenzzentrums der Stadt Heidelberg. Als notwendige Erschließung für das neu entstehende Konferenzzentrum HCC waren beide Baumaßnahmen mit großen Herausforderungen verbunden und an enge zeitliche Abfolgen geknüpft. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark war eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Mit der Pflanzung der letzten Straßenbäume Anfang April 2024 konnte der Straßenbau fristgerecht abgeschlossen werden. Insgesamt stand die Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen unter einem erhöhten organisatorischen Druck und Abstimmungsbedarf, da sie zeitgleich mit den Hochbaumaßnahmen erfolgte und mit Fertigstellung der Gebäude deren Erschließung gewährleisten muss.

Nachdem in 2021 den Bewohnern der Stadt Heidelberg mit der Pfaffengrunder Terrasse eine weitere große Platz- und Freifläche übergeben werden konnte, deren feierliche Eröffnung bereits Ende Oktober 2021 erfolgte, wurde die Fläche der zukünftigen Eppelheimer Terrasse so hergerichtet, dass die Erschließung der angrenzenden Hochbauten gesichert ist. In 2023 erfolgte die Gestaltung und Herstellung des Grünraums am Spitzen Eck. Die Realisierung dieser in der Konzeption der Bahnstadt bedeutenden Grünfläche wurde in 2023 mit hoher Intensität vorangetrieben, mit dem Ziel den Bewohnenden der Bahnstadt sowie der allgemeinen Öffentlichkeit eine neue attraktive Fläche in Form eines unversiegelten Grünraums zur Verfügung zu stellen. Die Eröffnung der Fläche ist für Anfang/Mitte 2024 geplant.

Der Europaplatz befindet sich derzeit im Bau. Südlich des Hauptbahnhofes zwischen dem Querbahnsteig und dem Czernyring entsteht in zentraler Lage ein belebtes Quartier mit dem Europaplatz als öffentliche Freifläche. Er wird gesäumt von fünf Gebäuden in der für die Bahnstadt typischen Passivhausbauweise. Die Fertigstellung der ersten Gebäude ist bereits Mitte 2023 erfolgt. Weitere Gebäude sowie das Hotel werden in 2024 fertiggestellt. Der direkte Übergang mit einem Verbindungssteg vom Querbahnsteig über den Max-Planck-Ring zum Europaplatz wurde am 08.04.2024 eröffnet. Die ersten, die die neue barrierefreie Verbindung von Bergheim Richtung Bahnstadt begehen konnten, waren zwei Kindergartengruppen, die jeweils aus der Bergheimer bzw. aus Richtung Bahnstadt den Steg und damit die Anbindung an den Querbahnsteig eröffneten. Anschließend stand der bequeme und barrierefreie Weg zum Hauptbahnhof allen offen. Mit dem Europaplatz Heidelberg entsteht in zentraler Lage eine multifunktionale Quartiersentwicklung in direkter Nähe zum Hauptbahnhof. Die Grundstücksgröße von rd. 24.000 m² umfasst Nutzungen aus dem Bereich Büro, Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, ein Hotel, ein öffentliches PKW-Parkhaus und ein öffentliches Fahrrad-Parkhaus. Die Entwicklung des Areals in Verbindung mit dem Bau der öffentlichen Erschließungsflächen bedeutet ein hohes Maß an Komplexität und Abstimmungsbedarf. Der Bau des Europaplatzes ist bereits weit fortgeschritten und soll 2024 abgeschlossen sein.

In 2023 hat der Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße begonnen. Die vorbereitenden Maßnahmen in Form der notwendigen Anpassungen an den Anlagen der Bahn und der RNV wurden bereits weitgehend beendet. Zeitliche Fixpunkte für den Brückenbau bilden die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen der Bahnstrecke zur Durchführung der notwendigen Bauarbeiten im Gleiskörper.

Vorab wurde mit dem Bauabschnitt Eppelheimer Straße Ost der Endausbau des Knotenpunkts Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße und der Anschluss an den Konten Czernyplatz südlich der Czernybrücke hergestellt. Der Ausbau des Straßenabschnitts ist weitgehend hergestellt, sodass die Befahrbarkeit der Straße in beide Richtungen wieder möglich ist.

In 2023 erfolgten weitreichende Baumpflanzungen im Straßenbereich des ersten Bauabschnitts der Bahnstadt West sowie im Bereich Campus. Nach aufwendiger Herrichtung der Baumgruben und ihrer Bepflanzung mit Straßenbäumen werden Anfang 2024 alle Campusstraßen von Bäumen gesäumt.

Weitere Kosten fielen für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen, Umgang mit Bestandsbäumen und Ersatz für Nist- und Nahrungshabitaten für Spatzen) sowie die Herstellung und Pflege von ökologischen Ausgleichsflächen an.

Dabei stoßen die für die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitgestellten Flächen mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenzen.

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht für 2023 werden vor allem die notwendigen Priorisierungen von Maßnahmen in 2023 sichtbar. Mit dem Beginn der Corona-Krise standen alle Maßnahmen der Bahnstadt auf dem Prüfstand. Mit dem Wirtschaftsplan 2021 wurden Einsparpotenziale und Einnahmeverbesserungen diskutiert (DS 0020/2021/BV). Die Priorität lag dabei auf bereits begonnenen bzw. bereits ausgeschriebenen oder vergebenen Maßnahmen.

Ausblick/WP 2024

Auf dem Gelände des ehemaligen PX-Gebäudes schreitet die Entwicklung des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile voran. Die Kanalbauarbeiten in der Kopernikusstraße sowie der Maria-Mitchell-Straße erfolgten bereits 2023 als Voraussetzung für die angrenzend entstehenden Hochbauprojekte. Derzeit entstehen bereits auf zwei Baufeldern die ersten Gebäude für Wohnen, Dienstleistungen und kleinere Einzelhandelsgeschäfte. Neu angelegt wird dort der Kopernikusplatz. Die Herausforderung liegt vor allem in der Baustellenorganisation, der -logistik und der Bereitstellung von Baustelleneinrichtungsflächen parallel zum Ausbau der Kopernikus- sowie der Maria-Mitchell-Straße und des Kopernikusplatzes.

Eine zusätzliche Herausforderung stellt der Ausbau der Galileistraße Nord zwischen dem Baufeld C4 und der angrenzenden Straßenbahntrasse dar. Die Maßnahme wird in Abhängigkeit des Baufortschritts auf dem Baufeld C4 durchgeführt.

In Abstimmung mit dem Bau der „Schere Ost“, wird mit der „Schere West“ in Form der Anbindung an die Montpellierbrücke und den Unterflieger, der Ausbau des Czernyrings komplettiert. In 2024 wird der Ausbau der Straße und die Anbindung an die Montpellierbrücke erfolgen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit vom Fortschritt der Sanierungsarbeiten an der Brücke selbst.

In 2024 wird der Bau der Platzfläche des Europaplatzes fortgesetzt. Mit dem Europaplatz erhält die Bahnstadt einen weiteren öffentlichen Platz als Entrée in den neuen Stadtteil. Er soll der Öffentlichkeit bereits 2024 zugänglich gemacht werden. Über das Stegbauwerk als Anbindung an den Querbahnsteig ist bereits eine ebenerdige Zuwegung zu den Gebäuden entlang der Arkaden sowie zum Hotel möglich. In Fortführung ist der direkte und barrierefreie Übergang zum HCC und in die Bahnstadt bereits heute möglich.

Gegenwärtig befindet sich mit dem Spitzen Eck eine weitere Freifläche in der Bahnstadt in der Umsetzung. Es entsteht ein nachhaltiger Grünraum mit naturnaher Prägung auf einer Fläche von rd. 3.800 qm. Die hügelige Wiesenfläche verbindet einen offenen Nutzungscharakter, der Aneignungsprozesse explizit zulässt, mit einer naturnahen Gestaltung von Aufenthaltsqualitäten. Die Fläche soll aller Voraussicht nach Anfang 2024 für die Bürger:innen und die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Sie bildet den Abschluss der linearen Struktur der Wasserbecken entlang des Langen Angers. Nach der Sanierung der bereits bestehenden Wasserbecken in 2023 wird in 2024 die darauf aufbauende Planung der noch nicht hergestellten Wasserbecken westlich der Pfaffengrunder Terrasse vorangetrieben. Die Mulden wurden bereits gemäht und vermessen. Sie werden im gleichen Duktus der bestehenden Becken gestaltet und sollen Ende 2024 ausgebaut werden. Eine besondere Herausforderung sind die mit dem Bau der Wasserbecken verbundenen technischen Anlagen. Insbesondere die Auslegung der Filter- und Retentionsanlagen sind ein elementarer Bestandteil der Funktionsfähigkeit der Becken als Retentionsraum für das Niederschlagswasser der angrenzenden Hochbauten. Auch diese Maßnahme ist mit einem erhöhten technischen Aufwand für den Bau in einem Bereich der bereits ausgebauten Bahnstadt verbunden.

In sollen die Bauarbeiten für den Ausbau der Eppelheimer Straße Ost und der Ausbau des Knotens Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße abgeschlossen sein, um die Anbindung der dort geplanten Zuwegung der Gneisenaubrücke zu gewährleisten. Der Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaubrücke ist eine der großen Herausforderungen in 2024 und mit besonderen

Zwangspunkten in Form der bei der Bahn angemeldeten Sperrpausen verbunden. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese tatsächlich in der angemeldeten und durch die Bahn bestätigten Form realisieren lassen.

Die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße mit dem Anschluss der Straße nach Pfaffengrund befinden sich in der Planung. Die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße zwischen Czernybrücke und der Henkel-Teroson-Straße stellt eine besondere Herausforderung dar. Sie ist Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel.

Nördlich des Zollhofgartens erfolgen derzeit die Planungen für die ursprünglich als private Straßen geplanten Stichstraßen zwischen den Z-Baufeldern. Für den Bau der Straßen ist eine Finanzierung über das Treuhandvermögen sicherzustellen.

Kosten fallen auch weiterhin für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen, Sicherung von Gehölzen und Ersatz für Nist- und Nahrungshabitaten für Spatzen) sowie die Herstellung und Pflege von ökologischen Ausgleichsflächen an.

Dabei stoßen die für die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitgestellten Flächen mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenzen, was mit Mehrkosten für den zu erbringenden Ausgleich verbunden ist. Derzeit wird geprüft, welches zusätzliche Potenzial auf den bestehenden Flächen vorhanden ist und welche neuen Flächen erschlossen werden können, um den verpflichtenden, artenschutzrechtlichen Ausgleich zu erbringen. Zusätzliche Kosten für die Aufwertung der bestehenden Ausgleichsfläche A4 an der Speyerer Straße für die Bahnstadt sind bereits angefallen

d. Hochbaumaßnahmen

		Abgleich WP 2023 / IST 2023		
		PLAN 2023	IST 2023	+ / -
		[T€]	[T€]	[T€]
A.V.	Hochbaumaßnahmen			
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	0,0	5.131,2	5.131,2
2	Verlängerung Querbahnsteighalle Hauptbahnhof	570,0	221,8	-348,2
3	Sonstiges	0,0	0,0	0,0
SUMME		570,0	5.353,0	4.783,0

Unter dem Punkt Gemeinbedarfseinrichtungen kam es 2023 zu Ausgaben für eine Ausgleichszahlung des Treuhandvermögens an die GGH für das Schul- und Bürgerzentrum Gadamerplatz über 5.091,8 T€. Der Betrag wurde im Zuge der Abwicklung des städtebaulichen Vertrags mit der EGH in das Treuhandvermögen eingelegt und in 2023 auf Anforderung der GGH ausgeglichen. Der Zeitpunkt des Mittelabrufs war zum Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplans 2023 noch nicht absehbar.

Anfang 2024 ließ sich der barrierefreie Übergang vom Querbahnsteig in die Bahnstadt realisieren, für den ein Budget für die Öffnung des Querbahnsteigs als fußläufige Verbindung vom Europaplatz zum Hauptbahnhof eingestellt wurde. Ein Teil der im Wirtschaftsplan 2023 eingestellten Kosten werden erst 2024 abfließen. Dann wird sich die Maßnahme auch kostenmäßig im Treuhandvermögen zeigen.

Sonstige Kosten sind nicht angefallen.

Ausblick/WP 2024

In 2024 werden keine nennenswerten Ausgaben erwartet.

e. Sonstige Kosten

	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
A.VI. Sonstige Kosten			
1 Kommunales Wohnungsbauförderprogramm	800,0	0,0	-800,0
2 Entwicklungsträger	850,0	760,6	-89,4
3 Finanzierungskosten / -ertrag	529,7	322,4	-207,4
4 Aufwendungen Zahlungsverkehr	12,0	0,6	-11,4
5 Wirtschaftsprüfer	18,0	36,9	18,9
SUMME	2.209,7	1.120,4	-1.089,3

Für 2023 erwartete das Treuhandvermögen Ausgaben für die Wohnraumförderung, die in 2023 noch nicht abgeflossen sind. Die Vergabe und fachliche Zuständigkeit zum Abruf der Mittel obliegt der Wohnbauförderung der Stadt.

Wesentliche Posten für das Ergebnis der Gesamtmaßnahme sind bei den „sonstigen Kosten“ die Ausgaben für die Finanzierung, für den Zahlungsverkehr und für die Wirtschaftsprüfung sowie die Honorarzahungen für den Entwicklungsträger.

Die Ausgaben für Finanzierungskosten ließen sich durch eine vorausschauende Liquiditätsplanung reduzieren. Gleichzeitig konnten bei der Neuaufnahme von Darlehen bessere Zinskonditionen erzielt werden.

In der Differenz der Finanzierungskosten spiegeln sich zudem die durch ein gezieltes Finanzierungsmanagement auf ein Minimum begrenzten Aufwendungen für Zwischenfinanzierungen wider. Dies führte zu einer merklichen Reduzierung der Aufwendungen für die Finanzierungskosten. Gleichzeitig zeigten sich auch in 2023 die Effekte des Endes der Niedrigzinsphase, in deren Folge in Zukunft mit steigendem Zinsaufwand zu rechnen ist.

Ausblick/WP 2024

Der Liquiditätsbedarf in 2024 wird maßgeblich durch die weiterhin hohen Ausgaben für die Erschließungsmaßnahmen bestimmt. Gleichzeitig bleibt abzuwarten, ob sich in 2024 nennenswerte Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen bspw. im Kopernikusquartier realisieren lassen.

Die Auswirkungen der Einnahmen sind vom Zeitpunkt der Einnahmerückflüsse an das Treuhandvermögen abhängig. Sollten sie nicht erfolgen ist eine neuerliche Kreditfinanzierung der Baumaßnahmen in der Bahnstadt zu prüfen.

4. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf			
SUMME	5.647,8	0,0	-5.647,8

In 2023 ließen sich keine Erlöse aus Grundstücksverkäufen generieren.

Der Unterschied in den prognostizierten zu den tatsächlichen Einnahmen lässt sich einerseits in der bereits in 2022 erfolgten Veräußerung eines Teils des Baufelds T3 erklären, andererseits in der in 2023 zunehmenden Zurückhaltung privater Investoren in der Projektierung ihrer Baumaßnahmen.

Insgesamt wirkt sich die derzeitige Lage im Bausektor in Verbindung mit Inflation und Baupreissteigerungen unmittelbar auf die Entwicklung der Bahnstadt aus. In 2023 wurden allein drei, in fortgeschrittener Planung befindliche Bauprojekte seitens der Vorhabenträger eingestellt, so dass im Jahr 2023 kein privates Neubauprojekt gestartet wurde.

Ausblick/WP 2024

Für 2024 sind Einnahmen aus dem Verkauf von Grundstücken in der Bahnstadt anzustreben.

Die Verwaltung befindet sich fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

b. Ausgleichsbeträge

	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.II. Ausgleichsbeträge			
1 EGH	0,0	0,0	0,0
2 "Private"	1.751,0	0,0	-1.751,0
3 "Private II"	3.000,0	0,0	-3.000,0
4 Stadt Heidelberg	0,0	0,0	0,0
SUMME	4.751,0	0,0	-4.751,0

In 2023 kam es nicht zur Ablösung von Ausgleichsbeträgen für Grundstücke in der Bahnstadt. Auch hier wird eine aktuell zurückhaltende Entwicklungstätigkeit Privater deutlich.

Ausblick/WP 2024

In den kommenden Jahren wird wieder mit Ausgleichsbetragszahlungen für private Flächen gerechnet.

c. Zuschüsse/Mittel Dritter

		Abgleich WP 2023 / IST 2023			IST Gesamt 1.1.2009 bis 31.12.2023 [T€]
		PLAN 2023	IST 2023	+ / -	
		[T€]	[T€]	[T€]	
B.III.	Zuschüsse / Mittel Dritter z. Finanzierung v. Einzelmaßnahmen				
1	Zuwendungen nach dem EntflechtG/LGVFG	300,0	0,0	-300,0	2.810,0
2	Städtebauförderung Hiervon:	1.000,0	1.000,0	0,0	27.165,0
2.1	- Bund/Land	0,0	0,0	0,0	15.900,0
2.2	- Stadt	1.000,0	1.000,0	0,0	11.265,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	0,0	0,0	0,0	240,0
4	Zahlungen Stadt gesamt Hiervon:	0,0	4.370,0	4.370,0	58.802,6
4.1	- Umwandlung Darlehen in Zuschuss	0,0	0,0	0,0	4.932,6
4.2	- städt. Pauschale für Infrastruktur- maßnahmen	0,0	0,0	0,0	10.000,0
4.3	- außerplanmäßige HH-mittel Tiefbauamt	0,0	0,0	0,0	2.500,0
4.4	- städt. Kostenanteil Infrastruktur- maßnahmen	0,0	4.370,0	4.370,0	41.370,0
5	Wohnraumförderung	0,0	89,0	89,0	89,0
5.1	Soziale Mietwohnraumförderung	0,0	89,0	89,0	89,0
SUMME		1.300,0	5.459,0	4.159,0	89.106,6

Zuwendung nach dem LGVFG

Die mit dem Wirtschaftsplan 2023 prognostizierten Fördermittel wurden in 2023 noch nicht nachgewiesen und abgerufen. Weitere Auszahlungen stehen entsprechend des Baufortschritts der Maßnahmen in den kommenden Jahren an.

Städtebauförderung

Der Förderrahmen der Städtebauförderung beträgt für die Gesamtlaufzeit 26.499 T€, was einem Zuwendungsbetrag (Finanzhilfe Bund/Land) in Höhe von 15.900 T€ entspricht. Die von Bund/Land zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 15.900 T€ wurden komplett abgerufen. Für 2023 konnte das Treuhandvermögen letztmalig noch den jährlich zu zahlenden Eigenanteil der Stadt verbuchen.

Zahlungen der Stadt

Gemäß den Vorgaben der Rechtsaufsichtsbehörde hat die Stadt Heidelberg Feststellungen im Sinne des § 59 Abs. 2 Satz 3 der Gemeindehaushaltsverordnung zum Umgang mit dem prognostizierten Defizit zum Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt getroffen. Ein absehbarer Fehlbetrag soll demnach jährlich anteilig aus dem Kernhaushalt abgedeckt und damit Infrastrukturvermögen übernommen werden. Mit dem Haushaltsplan 2023/2024 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2027 hat der Gemeinderat diese Vorgehensweise zuletzt bestätigt. Dies ist auch in den Planungen der kommenden Haushaltsjahre entsprechend zu berücksichtigen

Planmäßig wurde in 2023 ein städtischer Anteil an Infrastrukturmaßnahmen zum Ausgleich des Treuhandvermögens Bahnstadt in Höhe von 3 Mio. € geleistet. Zusätzlich wurde ein Teilbetrag von 1.370 T€ aus einer Kostenbeteiligung des städtischen Haushalts am Bau des Czernyrings gutgeschrieben (DS 0220/2017/BV).

Die KuF sieht weitere Zahlungen der Stadt für die Übernahme von Infrastrukturvermögen in 2024 vor.

Wohnraumförderung

In 2023 wurden dem Treuhandvermögen Mittel der sozialen Mietwohnraumförderung gutgeschrieben. Gegenstand der sozialen Wohnraumförderung ist die Bereitstellung preiswerter Mietwohnungen.

Ausblick/WP 2024

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 Gneisenaubücke wurden entsprechende Mittel zur Förderung angemeldet. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung der „Bahnbrücke Bahnstadt Heidelberg – Brücke an der Gneisenaustraße“ 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. Es wird von einer zusätzlichen Einnahme für die Förderung der Gneisenaubücke ausgegangen, die sich aus den erhöhten anrechnungsfähigen Kosten ergibt.

In 2024 sind Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln für den Ausbau des Czernyrings eingeplant.

Städtebauförderung

Die zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 15.900 T€ wurden komplett abgerufen. Der städtische Eigenanteil wurde vollständig erbracht.

d. Sonstige Erträge

	Abgleich WP 2023 / IST 2023		
	PLAN 2023	IST 2023	+ / -
	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge			
1 Dritte	50,0	130,9	80,9
2 Stadt Heidelberg	100,0	0,0	-100,0
SUMME	150,0	130,9	-19,1

Erträge von Dritten stammen aus Einnahmen durch den Abschluss von Gestattungsverträgen mit Investoren zur Nutzung städtischer Flächen für die Baustelleneinrichtung privater Baumaßnahmen. Die Einnahmen für das THV wurden auch in 2023 übertroffen.

Ausblick/WP 2024

Abhängig von der privaten Bautätigkeit sind für 2024 weitere Einnahmen aus Gestattungen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierung der Maßnahme stellt sich zum 31.12.2023 wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	31.12.2023
Kredite / Darlehen	
Naspa, Kontokorrentkredit 100369974 (bis 31.12.2015)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 1.3.2021)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 31.12.2022)	0,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 6163378742 (10 Mio.€) (bis 30.12.2027)	-7.500.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145799 (bis 31.12.2020)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145780 (bis 31.12.2020)	0,00
Commerzbank Festdarlehen DE73 5004 0000 0589 0835 21 (bis 26.01.2026)	-6.000.000,00
Commerzbank Festdarlehen DE46 5004 0000 0589 0835 22 (bis 31.03.2026)	-10.000.000,00
Sparkasse HD, Festdarlehen DE47 6725 0020 6163 3839 16 (bis 30.12.2026)	-5.000.000,00
Summe	- 28.500.000,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	1.037.819,41
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.751,65
Commerzbank, Festgeld-Kto. 582904901	0,00
Summe	- 27.453.428,90

II. Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 31.12.2023

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 31.12.2023 werden nachfolgend zusammengefasst.

Gesamtbetrachtung

Die Fortschreibung der KuF für den Wirtschaftsplan 2023 (KuF zum 30.06.2022) wies ein kalkuliertes Defizit bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 in Höhe von -33.648,9 T€ auf (DS 0351/2022/BV). Die Fortschreibung der KuF zum 30.06.2023 (WP 2024) geht von einem Gesamtdefizit von -23.664,5 T€ aus (DS 0408/2023/BV). Die aktuelle Fortschreibung der KuF zum 31.12.2022 prognostiziert bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme in 2027 ein Gesamtdefizit in Höhe von -21.804,9 T€.

3. Ausblick

In 2024 wird der Bau des Max-Planck-Rings fortgesetzt und zum Abschluss gebracht werden. So entsteht die verkehrliche Erschließung der Baufelder B1 und B2 sowie des Hauptbahnhofs. Die enge zeitliche Abfolge und die gegenseitigen Abhängigkeiten der Baumaßnahmen machten das Pausieren der Bauarbeiten am Max-Planck-Ring notwendig, um dem Hochbau die Chance zu geben ihren zeitlichen Verzug wieder einzuholen. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau sowie der Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bahnhofs ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Abhängig vom Baufortschritt der angrenzenden Hochbaumaßnahmen werden auch die Bauarbeiten am Max-Planck-Ring abgeschlossen.

In enger Abstimmung mit den Hochbaumaßnahmen auf B1 und B2 erfolgt auch der Bau des Europaplatzes. Er wird auf den Tiefgaragengeschoßen der umliegenden Bebauung realisiert, was eine enge Abstimmung gemeinsam mit dem Investor notwendig macht. Von dort erfolgt die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig. Die Öffnung des Querbahnsteigs und das Stegbauwerk über den Max-Planck-Ring, der eine niveaugleiche Erreichbarkeit des Europaplatzes und in Verlängerung des Konferenzentrums vom Bahnhof aus ermöglicht, wurden im April abgeschlossen und die fußläufige Wegeverbindung eröffnet.

Die Mileva-Maric-Straße soll zukünftig eine Entwicklung der weiter östlich anschließenden Baufelder ermöglichen und schließt östlich der Montpellierbrücke an den Czernyring an. Aufgrund der gegenwärtigen Baupreisentwicklungen wurden zwei Investorenprojekte in diesem Bereich zurückgestellt. Gleichzeitig ist die auf die Planung der Investoren abgestimmte Planung der Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Planck-Rings entlang der Bahn bereits weit fortgeschritten. Aktuell bleibt abzuwarten, ob sich die Straßenplanung in der angedachten Form noch realisieren lässt oder eine Anpassung notwendig macht.

Der Ausbau des Czernyrings geht auch in 2024 weiter. Der Bau des konstruktiven Teils des Unterfliegers an der Montpellierbrücke ist bereits fertig gestellt. In 2024 erfolgen die Straßenbaumaßnahmen in Abstimmung mit dem Bau der „Schere Ost“.

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. Die Planung selbst befindet sich auf dem Stand eines Vorentwurfs. Die Ausführungsplanung soll in 2024 entwickelt werden. Aktuell ist angedacht den Straßenbau in zwei Bauabschnitte zu unterteilen, die zeitlich versetzt realisiert werden. Es ist geplant mit dem ersten Bauabschnitt vom Morataplatz bis zur Einmündung Bauhaus und weiterführend mit dem Anschluss Richtung Pfaffengrund zu beginnen. Bereits heute kann das in 2015/16 gebildete Budget für den Umbau der Straße als nicht mehr auskömmlich angesehen werden. Spätestens mit Vorliegen einer Kostenberechnung wird zu klären sein, wieviel der zu erwartenden Kosten über das Treuhandvermögen abgebildet werden können. Darüber hinaus erfolgen derzeit Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber für eine Neuberechnung der in Aussicht gestellten Fördermittel.

Der Bau der Gneisenaubrücke hat begonnen und wird in 2024 kontinuierlich fortgesetzt. Zwangspunkte ergeben sich durch die beantragten Sperrpausen bei der Deutschen Bahn, die gleichzeitig ein gewisses Risiko für die zeitliche Umsetzung der Maßnahme bedeuten. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung bestätigt und die Maßnahme zur Förderung nach dem LGVFG aufgenommen.

Mit dem Spitzen Eck wird in 2024 eine weitere Freifläche in der Bahnstadt fertiggestellt. Gleichzeitig werden mit den noch ausstehenden Baumpflanzungen im Bereich Campus auch die Einstein- und Goeppert-Mayer-Straße komplettiert und für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Anschließend soll auch die Schlussdecke der Campusstraßen hergestellt werden.

In 2024 soll die Planung für den Weiterbau der noch nicht realisierten Wasserbecken abgeschlossen. Grundlage für die Planung, insbesondere für die Wasseraufbereitung und -reinigung, bilden die Erkenntnisse aus den erfolgreich durchgeführten Umbauarbeiten an den Becken des 1. Bauabschnitts. Die Gestaltung orientiert sich an den bereits realisierten Becken. Der Baubeginn ist für Ende 2024 vorgesehen. Da es sich bei den Wasserbecken im Wesentlichen um Anlagen handelt, die der Rückhaltung und Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser in den angrenzenden Baufeldern sowie umliegenden öffentlichen Flächen dienen, ist vorgesehen, den diesbezüglichen Anteil der Herstellungskosten über den Gebührenhaushalt der Stadtbetriebe Heidelberg (SBH) zu finanzieren. Die übrigen Kosten werden aus dem Treuhandvermögen Bahnstadt berücksichtigt.

Die Planungen für den Bau des Platzes am Wasserturm erfolgen in enger Abstimmung mit den dortigen Hochbautätigkeiten.

Risikobetrachtung

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 Corona-Krise und Ukraine-Krieg stellen die Baukosten einen schwer zu kalkulierenden Kostenfaktor dar. Hinzu kommen die Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Baustoffen und -ressourcen. Insgesamt wirkt sich die derzeitige Lage im Bausektor in Verbindung mit Inflation und Baupreissteigerungen auch unmittelbar auf die Entwicklung der Bahnstadt aus. In der Folge wurden in 2023 drei in fortgeschrittener Planung befindliche Bauprojekte seitens der Vorhabenträger eingestellt. Die derzeit abwartende Haltung bei den Projektentwicklern führt dazu, dass derzeit auch kaum neue Projekte angestoßen werden, mit direkter Auswirkung auf der Einnahmenseite der Bahnstadt.

Mit dem Umbau der Eppelheimer Straße, dem Bau der Mileva-Maric-Straße, der Hanna-von-Hoerner-Straße nördlich der Eppelheimer Straße oder den noch herzustellenden Wasserbecken und Freianlagen in der Bahnstadt West stehen noch einige Maßnahmen in der Bahnstadt an, deren Realisierbarkeit unter den gegenwärtigen Entwicklungen und den ursprünglich dafür gebildeten Budgets nur schwer vorstellbar scheint. Sie bergen ein Kostenrisiko auf der Ausgabenseite der Bahnstadt. Gleiches gilt für die noch notwendige Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Abschöpfung von Ausgleichbeträgen, deren Aufwand und Kosten im Vorfeld zumeist kaum verlässlich prognostizierbar sind.

Ebenso stehen 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 abgesammelt und Schutzeinrichtungen angepasst werden sowie Artenschutzuntersuchungen für Einzelvorhaben betrieben werden. Mittlerweile sind die vorhandenen Ausgleichflächen 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 derzeit vorbereitet, sich jedoch kostenmäßig auswirken.

Die Sonderrechnung Bahnstadt hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2027 (DS 0020/2021/BV). Die mittelfristige Finanzplanung des städtischen Haushalts sieht bis zu diesem Zeitpunkt einen entsprechenden Ausgleich des aktuell prognostizierten Defizits des Treuhandvermögens vor. Das Treuhandvermögen soll bis zum 31.12.2027 endabgerechnet werden. Gleichzeitig ist abzusehen, dass nicht alle in der Bahnstadt geplanten Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden können.

Aktuell wird erarbeitet, wie mit dieser Gemengelage umgegangen werden soll. In Verknüpfung mit den Haushaltsplanberatungen zum Doppelhaushalt 2025/26 wird eine in unterschiedliche Kategorien geteilte Liste der Bahnstadtmaßnahmen erstellt, die dem Gemeinderat als Information in Verbindung mit dem vorliegenden Tätigkeitsbericht vorgelegt. Spätestens mit dem Wirtschaftsplan 2025 für die Bahnstadt werden die Maßnahmen priorisiert, die bis zum Laufzeitende der Sonderrechnung noch über das Treuhandvermögen Bahnstadt umgesetzt werden.

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 2023



Entwicklungstreuhanderin der Stadt Heidelberg

Ansprechpartner

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis

Gebietsleiter Baden-Württemberg 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