

# Sachstandsbericht

**Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2022 |  
Wirtschaftsplan 2023**

**Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme**

**Heidelberg Bahnstadt**

Stand 26.10.2022 – Finale Fassung



# INHALT

## I. Vorbemerkung

## II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2022 | Wirtschaftsplan 2023

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

## III. Anhang

1. KuF zum Stichtag 30.06.2022 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2023

### *Hinweis:*

*In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 30.06.2022 dargestellt. Da auf T€ gerundet wird, kann es zu Abweichungen zwischen den rechnerischen Summen und den tatsächlich dargestellten Zahlen kommen.*

# I. Vorbemerkung

Den entwicklungsrechtlichen Vorgaben gemäß § 171 Abs. 2 i. V. m. § 149 BauGB entsprechend hat die Stadt Heidelberg bzw. die DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft als beauftragte Entwicklungstreuhanderin für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt nach dem jeweiligen Stand der Planung eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (im Folgenden „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.

Bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Heidelberg Bahnstadt handelt es sich um ein langfristig angelegtes und hinsichtlich der Planung, Durchführung und Finanzierung komplexes Entwicklungsprojekt. Mit Hilfe der KuF wird ein stetiges Überwachen und Nachsteuern durch laufende Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Planungen und Erkenntnisse ermöglicht.

Hierzu wird die KuF entsprechend dem Maßnahmenstand halbjährlich zum Stichtag 30.06. (zugleich Aufstellung des Wirtschaftsplanes für das nachfolgende Jahr) sowie zum Stichtag 31.12. (zugleich 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
- Berücksichtigung neuer Einzelmaßnahmen (sofern erforderlich)

Mit dem vorliegenden Bericht wird über die Fortschreibung der KuF zum Stichtag 30.06.2022 berichtet und zugleich der Wirtschaftsplan 2023 vorgestellt. Die aktuelle Fortschreibung der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung führt zu einem kalkulierten Defizit am Ende des Jahres 2027 in Höhe von rd. **-33.648,9 T€** gegenüber der KuF-Fortschreibung zum 31.12.2021 mit rd. -33.653,9 T€. Verschiebungen und Anpassungen in bestehenden Ausgabenbudgets, die sich aus Baupreissteigerungen und konjunkturell bedingten Mehrkosten, aufgrund zunehmenden Detaillierungsgrad der Kostenschätzungen einzelner Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, ergeben, sind über Einnahmensteigerungen abgedeckt. Die Ergebnisse der einzelnen Ausgabe- und Einnahmepositionen bei den jeweiligen Ausgaben- und Einnahmengruppen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

## II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2022 | Wirtschaftsplan 2023

Neben einer Betrachtung der einzelnen Maßnahmengruppen über den Gesamtzeitraum (mit Vergleich zur KuF 31.12.2021 (**grün**)) erfolgt eine Darstellung der bislang im Treuhandvermögen angefallenen Kosten (Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2022 (**rot**)) sowie eine Betrachtung der im Treuhandvermögen veranschlagten Mittel für das Jahr 2023 (= **Wirtschaftsplan 2023**) sowie die Restpositionen 2. Hj. 2022 des Wirtschaftsplans 2022 (**blau**) entsprechend der nachfolgenden Tabelle zzgl. ergänzender textlicher und graphischer Erläuterungen.

Pos. Maßnahme	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
<b>SUMME</b>						

### 1. Gesamtbetrachtung

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A. Ausgaben</b>	<b>377.785,4</b>	<b>373.345,2</b>	<b>-4.441,1</b>	<b>5.040,2</b>	<b>10.101,1</b>	<b>15.439,7</b>
<b>B. Einnahmen</b>	<b>343.424,4</b>	<b>339.068,9</b>	<b>4.355,5</b>	<b>2.205,6</b>	<b>1.350,0</b>	<b>11.848,8</b>
<b>Saldo</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>-8.751,0</b>	<b>-3.590,9</b>
<b>Saldo Vorperiode</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>1.776,8</b>	<b>9.590,3</b>
<b>SUMME</b>	<b>-34.361,0</b>	<b>-34.531,3</b>	<b>170,3</b>	<b>-25.543,9</b>	<b>-6.974,3</b>	<b>5.999,4</b>
Finanzierungsvorteil	712,0	877,5	-165,4			
<b>SUMME bereinigt</b>	<b>-33.648,9</b>	<b>-33.653,9</b>	<b>4,9</b>			

Die Fortschreibung zum Stichtag 30.06.2022 schließt mit einem prognostizierten Defizit für das Jahr 2027 in Höhe von -34.361,0 T€. Insofern liegt das Saldo von Einnahmen und Ausgaben bei rd. 170,3 T€.

Bereinigt durch die Finanzierungsvorteile eines aktiven Finanzierungsmanagements in Folge des Einpreisens regelmäßiger Zahlungen aus dem städtischen Haushalt ergibt sich ein prognostiziertes Defizit von **-33.648,9 T€** (siehe auch e. sonstige Kosten).

Die einzelnen Ausgabe- und Einnahmepositionen und ihre Änderungen werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

In 2022 wurde mit dem Bauabschnitt Czernyring Unterflieger an der Montpellierbrücke als Teilstück der Schere West begonnen. Die Baumaßnahme umfasst den konstruktiven Teil (Stützwandbau und Verlängerung des Deckels über der Fahrbahn) für den zweistreifigen Ausbau des Unterfliegers. Im Anschluss ist geplant den Straßenbau für diesen Bauabschnitt sowie die Anbindung an den Knoten südlich der Montpellierbrücke herzustellen. Die Schere West bildet den Abschluss der Maßnahme Czernyring und erfolgt in enger Abstimmung mit der nicht mehr in der Bahnstadt liegenden Schere Ost Richtung Hebelstraßenbrücke. Mit dem Czernyring wird der östliche Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel komplettiert.

Bereits weit fortgeschritten ist der Bau des Max-Planck-Rings. Sein Ausbau erfolgt zeitgleich zum Hochbau am Europaplatz auf den Baufeldern B1 und B2 und bindet die dort entstehenden Nutzungen verkehrlich an. Des Weiteren stellt er die verkehrliche Zuwegung südlich des Hbf. dar. Der Ostast zwischen den Baufeldern B2 und B3 ist bis auf die Gehwege entlang des Hochbaus auf dem Baufeld B2 weitgehend abgeschlossen. Der Ausbau des Westasts des Max-Planck-Rings befindet sich derzeit in der Umsetzung. Die Maßnahme soll vorbehaltlich der Abstimmungen mit dem Hochbau bis Ende 2022 weitgehend abgeschlossen sein.

Die Planung des Europaplatzes ist abgeschlossen und der Bau in die Bauzeiten der Hochbauten eingetaktet. Zwischen dem Querbahnsteig und dem Czernyring entsteht in zentraler Lage ein belebtes Quartier mit dem Europaplatz als öffentlichem Platz und fünf Gebäuden. Der öffentliche Platz entsteht auf gleicher Höhe mit dem Querbahnsteig und dem Czernyring. Er umfasst gemeinsam mit den weiteren Außenflächen im Quartier rund 11.000 Quadratmeter. Das entspricht in etwa der doppelten Fläche des Universitätsplatzes. Geplant sind dort locker angeordnete Bäume auf Schmuckbeeten sowie eine attraktive Erdgeschosszone mit Außengastronomie, Sitzgelegenheiten und weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten über einer mehrgeschossigen Tiefgarage. Der Platz bildet die Erschließung vom Czernyring aus. Von dort wird die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig entstehen. Die Gleichzeitigkeit mehrerer unterschiedlicher, miteinander verbundener Baumaßnahmen führt zu einer erhöhten Komplexität bei der Steuerung und Abwicklung der Gesamtmaßnahme südlich des Hauptbahnhofs und ist mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Es ergibt sich die Notwendigkeit einer intensiven Abstimmung aller Beteiligten zur Steuerung der Maßnahmenumsetzung.

Zusätzlich ist die Straßenplanung parallel zu den Bahngleisen in Verlängerung des Max-Planck-Rings voranzutreiben. Es handelt sich um die Realisierung der Mileva-Maric-Straße, die insbesondere für die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 eine wichtige Rolle spielt. Die Planungen für den Straßenbau sind bereits weit fortgeschritten und der Kanalbau bereits in der Umsetzung. Die Straße soll östlich der Montpellierbrücke an die „Schere Ost“ angeschlossen werden. Mit der Planung des neuen Fernbushalts kommt eine gesamtstädtische Maßnahme hinzu, deren Finanzierung sowohl für Bau als auch Betrieb nachlaufend über den städtischen Haushalt erfolgen muss.

Nach der Baufeldfreimachung inklusive des Abbruchs des ehemaligen PX-Gebäudes haben die Bauarbeiten der Hochbauten auf den ersten Baufeldern im Kopernikusquartier begonnen. Gleichzeitig erfolgen die ersten Arbeiten für die öffentlichen Straßen Kopernikusstraße und Maria-Mitchell-Straße, die das Quartier erschließen werden. Deren Ausbau gilt es mit den Hochbaumaßnahmen und der Baustellenlogistik abzustimmen. Der Kanalbau in der Koperni-

kusstraße ist bereits erfolgt. Im Kopernikusquartier sind Gebäude für Wohnen, Dienstleistungen und kleinere Einzelhandelsgeschäfte geplant. Neu angelegt wird dort der Kopernikusplatz.

Die Abbruchmaßnahmen für den Bau des Kältewerks der Stadtwerke Heidelberg auf dem Baufeld T2 an der Einsteinstraße sind ebenfalls abgeschlossen und das Kältewerk weitgehend abgeschlossen Bau. Von dort wird zukünftig u.a. das HCC, die Gebäude des Firma AGC und die Gebäude am Europaplatz effizient mit Kälte versorgt.

Zum Ende der Rohbauarbeiten wurde am Montag, 30. Mai 2022 das traditionelle Richtfest für das Konferenzzentrum Heidelberg Congress Center (HCC) gefeiert. Der Bau des Konferenzzentrums der Stadt Heidelberg erfolgt zeitgleich mit dem Bau der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße. Beide Baumaßnahmen sind mit großen Herausforderungen verbunden. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig. Die Bauarbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Insgesamt steht die Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen unter einem erhöhten organisatorischen Druck und Abstimmungsbedarf, da sie zeitgleich mit den Hochbaumaßnahmen erfolgt und mit Fertigstellung der Gebäude deren Erschließung gewährleisten muss.

Mit der Pfaffengrunder Terrasse wurde den Bewohnern der Stadt eine weitere große Platz- und Freifläche übergeben. Nach der Schwetzingen Terrasse ist sie die zweite große Freifläche entlang der Promenade. Es handelt sich mit ca. 12.000 m<sup>2</sup> um die größte der drei Terrassen. Der neue Platz bietet zahlreiche Angebote zur Naherholung und Bewegung. Neben einem großzügigen Baumhain mit etwa 125 Bäumen über einer wassergebundenen Decke entstand eine abgesenkte Rasenfläche von 2.200 m<sup>2</sup> und ein Spielzug mit unterschiedlichen Spielgeräten sowie eine öffentliche WC-Anlage und ein Wasserspiel.

In 2022 wurde die bauliche Entwicklung der Bahnstadt nach Westen weiter intensiviert. Der 1. Bauabschnitt der Bahnstadt West inkl. der Marie-Baum-Straße wurde fertiggestellt. Er bildet die Erschließung der Bebauung an den Wohnwegen entlang des Spitzen Ecks und der Marie-Baum-Straße und bindet die dortige Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ der Linie 22 an. Der 2. Bauabschnitt befindet sich derzeit in der Projektierung.

In 2023 soll der Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße beginnen. Ende 2022 werden bereits die vorbereitenden Maßnahmen für den Brückenbau durchgeführt. Es sind intensive Abstimmungen mit der Bahn und der RNV notwendig. Zeitliche Fixpunkte bilden die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen der Bahnstrecke zur Durchführung der notwendigen Bauarbeiten im Gleiskörper.

Vorab wird 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 erfolgen.

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 werden für die Aufwertung der bestehenden Ausgleichsfläche A4 an der Speyerer Straße für die Bahnstadt anfallen.

Für das Jahr 2023 sind Ausgaben von rd. 15.439,7 T€ sowie Einnahmen in Höhe von rd. 11.848,8 T€ vorgesehen. Insbesondere die für 2023 prognostizierten Einnahmenerwartung steht unter dem Vorbehalt eines zügigen Abschlusses der dafür nötigen Kaufvertragsverhandlungen.

Unter Beachtung der Salden aus der Vorperiode und den zugrunde gelegten Annahmen für das Jahr 2023 schließt der Wirtschaftsplan 2023 mit einem negativen Saldo in Höhe von -3.590,9 T€ ab.

Im vorliegenden Wirtschaftsplan für 2023 wird die notwendige Priorisierung von Maßnahmen berücksichtigt. Mit dem Beginn der Corona Pandemie standen alle Maßnahmen der Bahnstadt auf dem Prüfstand. Bereits mit dem Wirtschaftsplan 2021 wurden Einsparpotenziale und Einnahmeverbesserungen diskutiert (DS Nr. 0020/2021/BV). Mit dem Krieg in der Ukraine hat sich die Situation weiter verschärft. Die Priorität liegt weiterhin auf begonnenen bzw. bereits ausgeschriebenen oder vergebenen Maßnahmen. Darüber hinausgehende Bedarfe werden damit noch stärker mit dem städtischen Haushalt und der mittelfristigen Finanzplanung abzustimmen sein.

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

Die Ergebnisse der Fortschreibung sowie die Budgetansätze für den Wirtschaftsplan 2023 werden nachfolgend detailliert dargestellt.

## 2. Ausgaben

### a. Weitere Vorbereitung

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A.II.</b>	<b>Weitere Vorbereitung</b>						
1	Planungskosten Gesamtprojekt	2.644,0	2.644,0	0,0	8,4	126,0	156,0
2	Vergütung Dritter	2.468,9	2.468,9	0,0	60,1	65,0	125,0
3	Gutachten/ Untersuchung	1.377,0	1.377,0	0,0	0,0	30,0	50,0
4	Öffentlichkeitsarbeit	1.192,8	1.192,8	0,0	2,1	10,0	20,0
5	Bürgerbeteiligung	70,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>SUMME</b>		<b>7.752,7</b>	<b>7.752,7</b>	<b>0,0</b>	<b>70,6</b>	<b>231,0</b>	<b>351,0</b>

Der Maßnahmenblock „Weitere Vorbereitung“ umfasst Planungskosten inkl. Machbarkeitsstudien, Konzeptentwicklungen und Wettbewerbe, die Vergütung Dritter wie beispielsweise Rechtsberatungskosten und den Baukoordinator. Ferner fallen unter die weitere Vorbereitung die Kosten für erforderliche Gutachten sowie die Öffentlichkeitsarbeit. In 2023 ist die Durchführung mehrerer paralleler Bebauungsplanverfahren für den Bereich Bahnstadt geplant. Mit ihnen wird Sorge getragen, verbindliches Baurecht und damit die Grundlage für die Ablösung von Ausgleichsbeträgen zu schaffen.

Für den Wirtschaftsplan 2023 sind Ausgaben für städtebauliche Planungen für die Bereiche nördlich der Eppelheimer Straße, Bahnstadt West, die Freiflächen entlang des Czernyrings und an der Montpellierbrücke sowie die Aktualisierung des städtebaulichen Modells geplant.

Im Wirtschaftsplan 2023 wird auch weiterhin ein Budget für Gutachten vorgehalten, die nicht über die Baunebenkosten und der mit ihnen einhergehenden Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen abgedeckt werden. Die Notwendigkeit ergibt sich einerseits für maßnahmenübergreifende Gutachten oder Fortschreibungen von Gutachten wie beispielsweise Lärmgutachten, andererseits aber auch für Altlasten- und Baugrunduntersuchungen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Baufelder für den Hochbau. Die Notwendigkeit ergibt sich allein schon aus der Art der Vornutzung.

## b. Grunderwerb

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A.III. Grunderwerb</b>						
1.A Flächenankauf	28.517,3	28.517,3	0,0	0,0	1.050,0	1.500,0
1.B Flächenankauf von der EGH	9.329,7	9.329,7	0,0	4,0	0,0	0,0
1.C Flächenankauf außerhalb der SEM (vor 2009)	4.500,0	4.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Nebenkosten des Grunderwerbs	3.269,9	3.269,7	0,3	0,3	69,3	99,0
3 Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	2.400,0	2.400,0	0,0	0,0	400,0	200,0
<b>SUMME</b>	<b>48.017,0</b>	<b>48.016,7</b>	<b>0,3</b>	<b>4,3</b>	<b>1.519,3</b>	<b>1.799,0</b>

Seit 2009 wurden bis Mitte dieses Jahres Ausgaben für den Flächenankauf (ohne EGH Erschließungsflächen) in Höhe von rd. 23 Mio. € getätigt, womit bereits rd. 80 % der geplanten Ankäufe realisiert sind. Für 2023 sind Mittel für bisher noch nicht getätigte Ankäufe an der Eppelheimer Straße sowie der Mileva-Maric-Straße eingeplant.

Die Kalkulationen sind jedoch immer mit einem gewissen Risiko verbunden.

Die Ausgaben für Nebenkosten des Grunderwerbs verändern sich analog.

Nebenkosten des Grundstücksverkaufs ergeben sich aus Kaufvertragsverpflichtungen aus Grundstücksverkäufen.

## c. Ordnungsmaßnahmen

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A.IV. Ordnungsmaßnahmen</b>						
1 Bodenordnung	161,1	161,1	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Freilegung/Substanzwertenschädigung	50.615,0	50.615,0	0,0	1.528,3	600,0	1.900,0
3 Verlagerung/Sonstiges	20.869,7	20.869,7	0,0	0,0	90,0	100,0
4 Erschließung	193.578,9	189.337,5	4.241,4	1.845,4	6.411,1	8.285,0
5 Sonstige Kosten Erschließung	2.269,1	2.269,1	0,0	12,2	150,0	225,0
<b>SUMME</b>	<b>267.493,9</b>	<b>263.252,4</b>	<b>4.241,4</b>	<b>3.386,0</b>	<b>7.251,1</b>	<b>10.510,0</b>

Der Punkt Ordnungsmaßnahmen umfasst neben den Erschließungskosten sowohl die Positionen Abbruch und Substanzwertentschädigung als auch das Bodenmanagement inkl. der Alt-

lasten- und Kampfmittelbeseitigung. Mit einem geplanten Volumen von rd. 267 Mio. € stellen sie den kostenmäßig größten Teil der finanziellen Gesamtabwicklung der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt dar.

Gleichzeitig stecken in diesen Positionen auch die größten Unsicherheitsfaktoren und Risiken, die grundsätzlich eine permanente Anpassung der kalkulierten Kosten an aktuelle Veränderungen und neue Erkenntnisse notwendig machen. Das betrifft vor allem die Kosten der Kampfmittelberäumung, des Bodenmanagements sowie des Abbruchs und der Entsorgung der Bestandsbebauung in der Bahnstadt.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen Aufgabe der Gemeinde. Hierzu gehören u. a. die Freilegung von Grundstücken als auch das Bodenmanagement, damit die Baumaßnahmen durchgeführt werden können. Die Ausgaben sind unter Freilegung und Substanzwertentschädigung summiert.

Für den westlichen Teil des Baufelds T3 ist die Vorbereitung für den Abbruch der dortigen Gebäudestrukturen erfolgt. Der Abbruch soll Anfang 2023 beginnen. Das Baufeld dient als Erweiterungsfläche für die Forschungs- und Produktionseinrichtungen des Technologieparks.

Weitere Ausgaben sind für den bereits weitgehend erfolgten Abbruch einzelner Gebäudeteile auf dem ehemaligen Post-Areal vorgesehen. Im Rahmen des Bodenmanagements für den Bau des konstruktiven Teils des Unterfliegers wird im Rahmen der Standsicherheit der zu verlängernden Stützwand entlang des Czernyrings aufzufüllen sein. Zusätzlich werden weiterhin Provisorien, die Zwischenlagerung und Umsetzung von Erdmaterial als auch Aufwendungen wie der abschnittsweise Ausbau von Straßen aufgrund der steigenden zeitlichen Entkoppelung von Straßenbau und Baufeldentwicklung notwendig. Grundsätzlich handelt es sich bei den zuvor genannten Positionen um Aufwendungen, die für die Realisierung der städtebaulichen Ziele der Entwicklungsmaßnahme unumgänglich sind und von denen die zukünftigen Einnahmenerwartungen abhängen.

Zusätzliche Mittel für die Kampfmittelfreimessung, den Abbruch oder das Bodenmanagement wurden mit dem Wirtschaftsplan 2023 nicht aufgenommen. Es ist vorgesehen diese im Rahmen des vorhandenen Budgets abwickeln zu können. Wie mit möglichen Mehrkosten aufgrund von zusätzlich anfallenden Aufgaben bzw. Baupreissteigerungen umgegangen werden soll, wird im Zuge der konkreten Einzelmaßnahmenplanung zu klären sein.

Steigerungen der Erschließungskosten beruhen auf Budgetanpassungen der Geh- und Radwegebrücke Gneisenaustraße. Für diese musste nach Überprüfung und Anpassung der Kostenberechnung die genehmigten Gesamtkosten aus dem Jahr 2017 entsprechend der aktuellen Preissituation angepasst werden. Jedoch hat sich nicht nur die Kostensituation verändert, sondern auch die Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Förderprogramm nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), so dass ein deutlich größerer Anteil der Baukosten und auch Planungskosten förderfähig ist und entsprechend beantragt werden konnte (Drucksache 0082/2022/BV).

Ebenfalls angepasst werden musste das Budget für den Bau des Europaplatzes. Als neues Stadtentree am Hauptbahnhof wird er ein Ensemble aus fünf Gebäuden verbinden und über die Öffnung des Querbahnsteigs die barrierefreie Zuwegung in Richtung des angrenzenden Konferenzentrums sein. Da die prognostizierten Baukosten in der Ausschreibung erheblich überschritten wurden und mit zusätzlichen Kostensteigerungen im Zuge der Bauabwicklung zu

rechnen ist, war eine entsprechende Erhöhung der Maßnahmengenehmigung erforderlich (Drucksache 0247/2022/BV). Die Kostensteigerungen haben Auswirkungen auf das Treuhandvermögen Bahnstadt und werden im Wirtschaftsplan 2023 abgebildet.

Weitere zusätzliche Kosten fallen für den Kanalbau in der Kopernikusstraße an. Die Maßnahmen werden jedoch lediglich durch das Treuhandvermögen vorfinanziert und anschließend von den Stadtbetrieben erstattet (vgl. Einnahmen unter Pkt. 3.d.2).

Auch für alle weiteren Maßnahmen erschwert vor allem die Baupreisentwicklung infolge gestörter Lieferketten zusehends die Realisierung der für die Bahnstadt beschlossenen Ausbaugüten für Erschließungsflächen und Freianlagen. Die zu Beginn der Entwicklungsmaßnahme festgelegten und letztmalig 2015 angepassten budgetierten Quadratmeter-Preise zur Erreichung der beschlossenen Qualitätsstandards (Drucksache 0372/2015/BV) reichen insbesondere für die noch zu errichtenden Plätze, Frei- und Grünflächen nicht mehr aus. Auch unter Beschränkung der Planung auf definierte Standards in der Oberfläche und in der Ausstattung mit Bäumen und Mobiliar sind die bisher veranschlagten Budgets für die Umsetzung der Planung kaum auskömmlich. Um zu verhindern, dass hieraus Brachflächen in bereits weitgehend realisierten und ausgebauten Bereichen der Bahnstadt resultieren, sind Interimslösungen für die beiden Freiflächen Spitzes Eck und Eppelheimer Terrasse geplant. Ziel ist eine kurzfristige Ausstattung der Flächen mit entsprechenden Aufenthaltsqualitäten, ohne dass damit einer bisher nicht erfolgten Anpassung der Budgets vorgegriffen wird. Folglich verbleibt für den Endausbau ein gewisses Kosten- bzw. Qualitätsrisiko im Hinblick auf die bisherige Baukostenentwicklung. Gleichzeitig werden die Flächen kurzfristig für die Bewohner:innen der Bahnstadt nutzbar gemacht.

Weiterhin sorgt die gute konjunkturelle Lage im Bausektor für Kostensteigerungen in der Bauindustrie und der damit verbundenen Verknappung an Kapazitäten ausführender Betriebe. Auch bedeutet der zunehmende Entwicklungsfortschritt in der Bahnstadt einen größer werdenden Abstimmungsbedarf zwischen den Maßnahmen als auch eine Reduzierung von Flächen für Baustelleneinrichtung und -logistik. Längst kann nicht mehr von einer Maßnahme auf weitgehend freien Flächen gesprochen werden. Das Bauen in der Bahnstadt wird zusehends zu innerstädtischem Bauen, was zu einem erhöhten Aufwand führt. Zumeist werden die Ausgaben mittlerweile erst mit den Ausschreibungsergebnissen kalkulierbar.

In 2023 ist der Endausbau des Knotenpunkts Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße vorgesehen. Des Weiteren erfolgt der bereits begonnene Bau des konstruktiven Teils des Unterfliegers im Czernyring und die Verlängerung der dazu notwendigen Stützwand. Anschließend wird der Straßenbau folgen. Gleiches gilt für die Verkehrsanlagen im Kopernikusquartier.

Neben dem Max-Planck-Ring wird auch der Bau der Einstein- und Goeppert-Mayer-Str. Ende 2022 fertiggestellt. Restzahlungen werden noch in 2023 anfallen.

Einen weiteren Meilenstein stellt der Bau des Europaplatzes in der Bahnstadt beginnend in 2022 dar.

Aus der Gesamtheit der in 2023 zu planenden und zu bauenden Erschließungs- und Freianlagen ergibt sich der Ausgabenansatz im Wirtschaftsplan für das kommende Jahr.

## d. Hochbaumaßnahmen

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A.V.</b>	<b>Hochbaumaßnahmen</b>						
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	16.648,8	16.648,8	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Verlängerung Querbahnsteighalle	4.473,6	4.468,6	5,0	0,6	4,4	570,0
3	Sonstiges	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>SUMME</b>		<b>21.622,4</b>	<b>21.617,4</b>	<b>5,0</b>	<b>0,6</b>	<b>4,4</b>	<b>570,0</b>

Die öffentlichen Hochbaumaßnahmen in der Bahnstadt sind weitgehend abgeschlossen, weshalb hier nur noch mit vergleichsweise geringen Ausgaben zu rechnen ist. Kosten werden in 2023 für die Öffnung des Querbahnsteigs für den ebenerdigen Übergang zwischen Hauptbahnhof und Europaplatz erwartet.

## e. Sonstige Kosten

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>A.VI.</b>	<b>Sonstige Kosten</b>						
1	Kommunales Wohnungsbauförder- programm	6.000,0	6.000,0	0,0	969,1	0,0	800,0
2	Honorar Entwicklungs- treuhänder	11.968,6	11.968,6	0,0	485,5	365,0	850,0
3	Finanzierungskosten/ -ertrag	11.678,1	11.484,7	194,4	120,1	704,4	529,7
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	100,0	100,0	0,0	4,1	7,9	12,0
5	Wirtschaftsprüfer	236,5	236,5	0,0	0,0	18,0	18,0
<b>SUMME</b>		<b>29.983,2</b>	<b>29.789,8</b>	<b>194,4</b>	<b>1.578,8</b>	<b>1.095,3</b>	<b>2.209,7</b>

Veränderungen zur KuF mit Stichtag 31.12.2021 ergeben sich lediglich in den Finanzierungskosten. Durch Einnahmen in der Bahnstadt, ausgelöst durch die Grundstücksverkäufe, ließ sich der Liquiditätsbedarf für die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen weitgehend decken. Dies führt zu einer Reduzierung der Finanzierungskosten in 2022, die ansonsten meist über Darlehen abgedeckt werden.

Die Darstellung der Finanzierungskosten ist insofern lediglich als Momentaufnahme der derzeitigen Situation zu bewerten. Bei den mittlerweile wieder steigenden Zinsen und eine hohe Inflationsrate lassen sich Finanzierungskosten kaum prognostizieren.

Zahlungen für die Übernahme von Infrastrukturmaßnahmen sind aus Gründen der Vergleichbarkeit des Defizits nicht in der Kosten- und Finanzierungsübersicht dargestellt. Sie werden wie bisher in die Darstellung übernommen sobald sie erfolgt sind.

### 3. Einnahmen

#### a. Grundstücksverkauf

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>B.I. Grundstücksverkauf</b>						
<b>SUMME</b>	<b>76.557,6</b>	<b>76.557,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5.647,8</b>

Einnahmen für das Treuhandvermögen ergeben sich u. a. aus Flächenverkäufen. Der Wirtschaftsplan 2023 rechnet mit Einnahmen aus unterschiedlichen Grundstücksverkäufen. Inwieweit diese tatsächlich in 2023 als Einnahmen kassenwirksam werden bleibt abzuwarten. Darüber hinaus befindet sich die Verwaltung fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

Grundsätzlich sind die Erlöskalkulationen risikobehaftet und in besonderem Maße von konjunkturellen Entwicklungen aber auch von der Konkurrenzsituation gerade im gewerblichen Bereich abhängig. Mit dem begonnenen Flächenverkauf in der Bahnstadt wird sich der Einnahmerückfluss als Beitrag zur Gesamtfinanzierung der Entwicklungsmaßnahme verstärken.

#### b. Ausgleichsbeträge

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>B.II. Ausgleichsbeträge</b>						
1 EGH	94.080,5	94.080,5	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Private	7.054,5	7.054,5	0,0	0,0	0,0	1.751,0
3 Private II	17.742,6	17.742,6	0,0	0,0	0,0	3.000,0
4 Stadt Heidelberg	18.921,8	18.921,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>SUMME</b>	<b>137.799,5</b>	<b>137.799,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4.751,0</b>

Der kalkulierte Einnahmenansatz der Ausgleichsbeträge hat sich zum Stichtag 30.06.2022 nicht verändert.

Das Treuhandvermögen rechnet in 2023 mit Einnahmen durch die Ablösung mehrerer privater Baugrundstücke.

Im Übrigen gilt für die Ausgleichszahlungen durch Dritte ähnliches wie für die Erlöse aus Verkäufen; auch die Ausgleichsbeträge werden vornehmlich gegen Ende der Entwicklungsmaßnahme generiert oder im Zuge wirksam werdender städtebaulicher Verträge fällig.

### c. Zuschüsse | Mittel Dritter

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>B.III.</b>	<b>Zuschüsse/ Mittel Dritter</b>						
1	Zuwendungen LGVFG	14.354,3	12.406,8	1.947,5	0,0	300,0	300,0
2	Städtebauförderung	28.165,0	27.165,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	240,0	240,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Zahlungen Stadt	43.432,6	42.432,6	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0
<b>SUMME</b>		<b>86.191,9</b>	<b>82.244,4</b>	<b>3.947,5</b>	<b>2.000,0</b>	<b>1.300,0</b>	<b>1.300,0</b>

#### 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 2023 sind Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln für den Ausbau des Czernyrings eingeplant.

#### Städtebauförderung

Eine Zahlung von Städtebaufördermitteln von Bund und Länder ist letztmals in 2017 erfolgt, so dass insgesamt ein Betrag in Höhe von 15.900,0 T€ an Bundes- und Landesmitteln gezahlt wurden. In 2022 und 2023 ist in der KuF der Komplementäranteil der Stadt in Höhe von jährlich 1.000 T€ enthalten.

#### 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 werden. Mit dem Haushaltsplan 2021/2022 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2025 bzw. der Aktualisierung zum Ende 2021 (DS Nr. 0355/2021/BV) hat der Gemeinderat

diese Vorgehensweise zuletzt bestätigt. Dies ist auch in den Planungen der kommenden Haushaltsjahre entsprechend zu berücksichtigen.

Sie sieht einen Ausgleich des prognostizierten Defizits bis zum Ende des Entwicklungszeitraums vor. Dieser erfolgt mittels regelmäßiger Ausgleichszahlungen aus dem städtischen Haushalt (vgl. Zahlungen unter Pkt. 4.4), die planmäßig zu berücksichtigen sind. Sie reduzieren als aktives Finanzierungsmanagement den Finanzierungsbedarf unter 2e. sonstige Kosten. Ihre Darstellung erfolgt rückwirkend mit Auszahlung.

Sie führen dazu, dass Zwischenfinanzierungen vermieden und Liquiditätsbedarfe besser abgedeckt werden können. Ihre positiven Effekte auf das Defizit sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zum 30.06.2022 enthalten.

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>B.III.4 Zahlungen Stadt</b>							
4.1	Umwandlung Darlehen in Zuschuss abzgl. Zins/Tilgung	4.932,6	4.932,6	0,0	0,0	0,0	0,0
4.2	Pauschale (12/2015) Übernahme Infrastrukturvermögen	10.000,0	10.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.3	Czernyring Stützwände außerhalb planm. Mittel Tiefbauamt	2.500,0	2.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.4	Städtischer Kostenanteil Infrastrukturmaßnahmen	26.000,0	25.000,0	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0
<b>Summe B.III.4 Zahlungen Stadt</b>		<b>43.432,6</b>	<b>42.432,6</b>	<b>1.000,0</b>	<b>1.000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

#### d. Sonstige Erträge

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2022	KuF 31.12.2021	+ / -	30.06. 2022	2. Hj. 2022	2023
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
<b>B.IV. Sonstige Erträge</b>							
1	Dritte	2.080,4	1.839,8	240,6	205,6	50,0	50,0
2	Stadt Heidelberg (hiervon: Stadtbetriebe Erstattung Kanal)	40.795,0	40.627,6	167,4	0,0	0,0	100,0
<b>SUMME</b>		<b>42.875,4</b>	<b>42.467,4</b>	<b>408,0</b>	<b>205,6</b>	<b>50,0</b>	<b>150,0</b>

Erträge von Dritten stammen aus Einnahmen durch den Abschluss von Gestattungsverträgen mit Investoren zur Nutzung städtischer Flächen für die Baustelleneinrichtung privater Baumaßnahmen. Im 1. Hj. 2022 ließen sich erneut relativ hohe Einnahmen für das THV generieren. Aufgrund der ungebrochen hohen Bautätigkeit privater Investoren sind hier auch in 2023 Einnahmen zu erwarten.

Die Anpassung der Einnahmenerwartung unter Pos. 2 beruht auf dem Kostenausgleichs für Kanalbaumaßnahmen. Hierbei handelt es sich um Erstattungen des AZV für aus dem Treuhandvermögen vorfinanzierte Maßnahmen (vgl. Ausgaben unter Pkt. 2.c.4).

## 4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierungskosten für die Gesamtlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich derzeit auf rd. 10.966,0 T€, bereinigt durch ein aktives Finanzierungsmanagement.

Die Finanzierung der Maßnahme zum 30.06.2022 stellt sich wie folgt dar:

<b>Finanzierung Treuhandvermögen</b>	<b>30.06.2022</b>
<b>Kredite / Darlehen</b>	
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	-10.000.000,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	-68.750,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2022)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2022)	0,00
Commerzbank, Frankfurt; Festdarlehen DE73 5004 0000 0589 0835 21 (bis 26.01.2026)	-6.000.000,00
Commerzbank, Frankfurt; Festdarlehen DE46 5004 0000 0589 0835 22 (bis 31.03.2026)	-10.000.000,00
<b>Summe</b>	<b>- 26.068.750,00</b>
<b>Bankkonten</b>	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	516.085,87
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.772,35
<b>Summe</b>	<b>524.858,22</b>
<b>Summe</b>	<b>- 25.543.891,78</b>

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist mit einem maximalen Stand der Fremdfinanzierung zum Ende des Jahres 2024 in Höhe von rd. -63.264,8 T€ zu rechnen. Hierbei ist aber nochmals auf den Risikofaktor der Einnahmeerlöse und deren Zeitpunkt der Kassenwirksamkeit hinzuweisen. Derzeit bestehen Kredite in Höhe von maximal 46.000,0 T€, wobei ein Festdarlehen über 10.000,0 T€ in 2022 ausläuft. Damit ist eine neuerliche Kreditaufnahme bereits in 2022/23 notwendig.

## 5. Risikobetrachtung

Die sehr dynamische Entwicklung der Bahnstadt mit großem Investitionsvolumen bei der Umsetzung einzelner Teilprojekte erfordert einen hohen, zeitlich innerhalb weniger Jahre anfallenden Mittelbedarf, dem erst in den Folgejahren entsprechende Einnahmenezuflüsse erwachsen. Mit der zunehmenden Umsetzung der Entwicklung schrumpft zudem der Steuerungseinfluss auf die Gesamtmaßnahme; grundsätzliche Entscheidungen zu städtebaulichen Festlegungen, zum Ausbaustandard und zu Gestaltungsqualitäten bereits begonnener Maßnahmen etc. sind getroffen, grundsätzliche Planungsänderungen sind kaum möglich. Hier gilt es auf die Budgettreue bei den Einzelmaßnahmen hinzuwirken.

Die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Krise und dem Ukraine-Krieg bedeuten eine erhebliche Belastung für den Haushalt der Stadt Heidelberg. In der daraus resultierenden Diskussion beginnend mit dem Doppelhaushalt 2021/22 wurden auch die Maßnahmen in der Bahnstadt auf den Prüfstand gestellt. Es erfolgte eine Prioritätensetzung der noch geplanten Maßnahmen im Wirtschaftsplan 2021, welche mit dem Wirtschaftsplan 2022 konsequent fortgesetzt wurde. Durch den beschlossenen Ausgleich des prognostizierten Defizits zum Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt über den städtischen Haushalt, geht der sukzessive Abbau des Defizits einher. Spielräume für die Übernahme zusätzlicher Budgets und den Ausgleich von Baupreissteigerungen bzw. konjunkturellen Anpassungen in laufenden Baumaßnahmen sind kaum vorhanden. Es verbleibt für bisher lediglich projektierte Maßnahmen ein erhöhtes Kosten- bzw. Qualitätsrisiko.

Auch für den Wirtschaftsplan 2023 verbleiben einige geplante Maßnahmen ohne eigenes Umsetzungsbudget im Treuhandvermögen. Ihre Umsetzbarkeit kann nur in enger Abstimmung mit der mittelfristigen Finanzplanung im städtischen Haushalt erfolgen. Bis dahin bleibt eine Diskrepanz zwischen städtebaulichem Ziel und Finanzierung.

Die Finanzierung der Gneisenaubrücke über LGVFG-Mittel ist bis dato in der Höhe eine Annahme. Auch wenn der Fördergeber sich durchaus positiv in Hinblick auf eine Förderung des Brückenbauwerks geäußert hat, verbleibt ein gewisses Restrisiko.

Kostenseitig bestehen neben den erwähnten konjunkturell bedingten Preissteigerungen weiterhin Risiken aufgrund der Vornutzung des Gebiets, das heißt insbesondere bezüglich der Bodenqualität oder unvorhergesehenen Bodenbelastungen aus Vornutzungen. Nicht unerhebliche Anforderungen entstehen jedoch auch durch die erforderlichen Nachweise der Kampfmittelfreiheit im Zusammenhang mit Tiefbaumaßnahmen und im Hinblick auf die Vermarktung von Grundstücken.

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 Variablen ab, die nur begrenzt von der Stadt beeinflussbar sind. Die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung, die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken, die Entwicklung von Baupreisen spielen hierbei ebenso eine Rolle wie die Höhe der Finanzierungszinsen. Auch die Bereitstellung staatlicher Fördermittel ist letztendlich nicht kalkulierbar. Um die Finanzierungslücke und

insbesondere die Kreditaufnahme zu mindern, wird die zeitnahe Vermarktung der im Eigentum der Stadt stehenden Grundstücke in den nächsten Jahren zunehmend wichtiger.

Die Einnahmenseite im vorliegenden Wirtschaftsplan ist konservativ betrachtet. Zurückliegend hat die gute konjunkturelle Lage auf dem Immobilienmarkt auch zu Steigerungen der Bodenpreise beigetragen. Die weitere Entwicklung lässt sich jedoch schwerer prognostizieren und der tatsächliche Einnahmenerlös steht erst mit dem tatsächlichen Grundstücksverkauf eindeutig fest. Gerade aufgrund sich verändernder Zinspolitik, gestörter Lieferketten und steigender Inflation verbleiben Unsicherheiten für die aus der Rahmenplanung prognostizierten Erlöse, da sich die tatsächlich vermarktbaren Grundstücksgrößen erst über das verbindliche Baurecht ergeben.

## III. Anhang

1. KuF zum Stichtag 30.06.2022 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2023



### **Ansprechpartner**

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis  
Gebietsleiter und Projektleiter Bahnstadt

E-Mail [christian.hemkendreis@dsk.gmbh.de](mailto:christian.hemkendreis@dsk.gmbh.de)

### **Büro Heidelberg**

Hauptstraße 79  
69117 Heidelberg

Tel. 06221 99849-20  
Fax 06221 99849-40

[www.dsk-gmbh.de](http://www.dsk-gmbh.de)  
[info@dsk-gmbh.de](mailto:info@dsk-gmbh.de)