Sachstandsbericht

Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2023 | Wirtschaftsplan 2024

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt

Stand 20.10.2023 – Finale Fassung

DSK STADT ENTWICKLUNG
Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg

INHALT

I. Vorbemerkung

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2023 | Wirtschaftsplan 2024

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 30.06.2023 (Gesamtübersicht)

2. Wirtschaftsplan 2024

Hinweis:
In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 30.06.2023 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 mbH als beauftragte Entwicklungstreuhänderin 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 30.06.2023 berichtet und zugleich der Wirtschaftsplan 2024 vorgestellt. Die aktuelle Fortschreibung der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung führt zu einem kalkulierten Defizit am Ende des Jahres 2027 in Höhe von rd. **-23.664,5 T€** gegenüber der KuF-Fortschreibung zum 31.12.2022 mit rd. -23.657,2 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. Es werden keine neuen Maßnahmen in den Wirtschaftsplan aufgenommen.

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2023 | Wirtschaftsplan 2024

Neben einer Betrachtung der einzelnen Maßnahmengruppen über den Gesamtzeitraum (mit Vergleich zur KuF 31.12.2022 (**grün**)) erfolgt eine Darstellung der bislang im Treuhandvermögen angefallenen Kosten (Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2023 (**rot**)) sowie eine Betrachtung der im Treuhandvermögen veranschlagten Mittel für das Jahr 2024 (= **Wirtschaftsplan 2024**) sowie die Restpositionen 2. Hj. 2023 des Wirtschaftsplans 2023 (**blau**) entsprechend der nachfolgenden Tabelle zzgl. ergänzender textlicher und graphischer Erläuterungen.

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
SUMME						

1. Gesamtbetrachtung

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	377.920,4	376.618,4	-1.302,0	4.622,9	15.172,9	23.290,9
B. Einnahmen	353.588,8	352.294,0	1.294,8	89,8	1.020,0	3.997,5
Saldo	**---**	**---**	**---**	**---**	**-14.152,9**	**-19.293,5**
Saldo Vorperiode	**---**	**---**	**---**	**---**	**22.741,3**	**29.987,1**
SUMME	**-24.331,6**	**-24.324,3**	**-7,3**	**-18.063,4**	**8.588,4**	**10.693,6**
Finanzierungsvorteil	667,1	667,1	0,0			
SUMME bereinigt	**-23.664,5**	**-23.657,2**	**-7,3**			

Die Fortschreibung zum Stichtag 30.06.2023 schließt mit einem prognostizierten Defizit für das Jahr 2027 in Höhe von -24.331,6 T€. Insofern liegt das Saldo von Einnahmen und Ausgaben marginal über dem Saldo zum 31.12.2022.
Bereinigt durch die Finanzierungsvorteile eines aktiven Finanzierungsmanagements in Folge des Einpreisens regelmäßiger Zahlungen aus dem städtischen Haushalt ergibt sich ein prognostiziertes Defizit von **-23.664,5 T€** (siehe auch e. sonstige Kosten).
Die einzelnen Ausgabe- und Einnahmepositionen und ihre Änderungen werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

Einen großen Anteil am Wirtschaftsplan 2024 hat der Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße. Sie wird die Bahnstadt mit dem gegenüber der Bahnlinie liegenden Stadtteil Bergheim verbinden. Nach der Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen für den Brückenbau sind die Arbeiten an der Brücke im Oktober 2023 gestartet. Nach umfangreichen Gründungsarbeiten und Anpassungsarbeiten an den Oberleitungen von RNV und Bahn wird der Bau der Brückenkonstruktion in 2024 beginnen. Zeitliche Fixpunkte bilden die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen der Bahnstrecke zur Durchführung der notwendigen Bauarbeiten im Gleiskörper. Es sind intensive Abstimmungen mit der Bahn und der RNV notwendig.
Vorab ist mit dem Bauabschnitt Eppelheimer Straße Ost der Endausbau des Knotenpunkts Eppelheimer Straße/ Da-Vinci-Straße und der Anschluss an den Knoten Czernyplatz südlich der Czernybrücke erfolgt.

Der konstruktive Teil für den Unterflieger des Czernyrings an der Montpellierbrücke als Teilstück der Schere West konnte in 2023 fertiggestellt werden. 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 Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis in den Westen der Bahnstadt 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.

Der Bau des östlichen Teils der Eppelheimer Straße wird in 2023 abgeschlossen. Die sich anschließenden Bauabschnitte der Eppelheimer Straße mit dem Anschluss der Straße nach Pfaffengrund befinden sich in der Planung. Die Planung des Neubaus der Eppelheimer Straße zwischen dem Knoten Da-Vinci-Straße und der Henkel-Teroson-Straße stellt eine besondere Herausforderung dar. 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.
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 Förderung.

Bereits weit fortgeschritten ist der Bau des Max-Planck-Rings. Sein Ausbau erfolgt abschnittsweise parallel zu den Hochbauarbeiten auf dem Baufeldern B1 und B2. Wohn- und Geschäftsnutzungen inkl. Hotel werden zukünftig den Europaplatz säumen. Des Weiteren stellt er die verkehrliche Zuwegung südlich des Hauptbahnhofs dar sowie die Erschließung für das neue Konferenzzentrum (HCC). In 2023 ruhte der Ausbau zeitweise, um dem Hochbau die Möglichkeit zu geben die Arbeiten im nördlichen Baufeld voranzutreiben. Anschließend wurden die Arbeiten am Max-Planck-Ring wieder aufgenommen. Aktuell befindet sich der Westast in der Umsetzung. Anschließend erfolgt die Fertigstellung der Arbeiten entlang der Bahnanlagen. Die Maßnahme soll vorbehaltlich der Abstimmungen mit dem Hochbau bis Anfang 2024 weitgehend abgeschlossen sein.

Der Europaplatz befindet sich derzeit im Bau. Südlich des Hauptbahnhofs 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. Der Bezug des Wohngebäudes erfolgte bereits in 2023. Der direkte Übergang mit einem Verbindungssteg vom Querbahnsteig über den Max-Planck-Ring zum Europaplatz wird aktuell hergestellt und zukünftig einen bequemen und barrierefreien Weg zum Hauptbahnhof bieten. 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.

Die Planungen für die zukünftige Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Plank-Rings ruhen derzeit infolge der Aufhebung des Einleitungsbeschlusses zum Vorhabenbezogenenen Bebauungsplan „Czernyquartier“ auf den Baufeldern B3 und M1 (Beschlussvorlage 0254/2023/BV). Ein Ausbau soll in Abhängigkeit zu den angrenzenden Hochbauentwicklungen erfolgen. Der Kanalbau ist bereits weitgehend erfolgt.

Mit dem Konferenzzentrum Heidelberg Congress Center (HCC) entsteht eine weitere bedeutende Hochbaumaßnahme mit Strahlkraft über die Bahnstadt hinaus. Seine Eröffnung ist für Anfang 2024 vorgesehen. Der Wirtschaftsplan 2024 sieht die Kostentragung für den Ausbau der angrenzenden Frei- und Verkehrsflächen vor.

Nach der Baufeldfreimachung inklusive des Abbruchs des ehemaligen PX-Gebäudes erfolgen die Bauarbeiten der Hochbauten auf den ersten Baufeldern im Kopernikusquartier. Gleichzeitig haben die ersten Arbeiten für die öffentlichen Straßen Kopernikusstraße und Maria-Mitchell-Straße begonnen, die das Quartier erschließen werden. Deren Ausbau gilt es mit den Hochbaumaßnahmen und der Baustellenlogistik abzustimmen. Der Kanalbau in der Kopernikusstraße ist bereits erfolgt. Der in der Maria-Mitchell-Straße wird ebenfalls in 2023 abgeschlossen sein. Im Kopernikusquartier sind Gebäude für Wohnen, Dienstleistungen und kleinere Einzelhandelsgeschäfte geplant. Neu angelegt wird dort der Kopernikusplatz.
Sowohl die Planungen für den Kopernikusplatz als auch für die öffentlichen Straßen sind bereits weit fortgeschritten. Ein Ausbau soll nach Fertigstellung der Hochbauten erfolgen.
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. Die Ausgaben sind im Wirtschaftsplan 2024 berücksichtigt.

In 2023 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.

Gegenwärtig befindet sich mit dem Spitzen Eck eine weitere Freifläche in der Bahnstadt in der Umsetzung. Es entsteht ein nachhaltiger Grünraum mit naturnaher Prägung und einer Vielzahl von Bäumen auf einer Fläche von rund 3.800 qm. Die hügelige Wiesenfläche verbindet einen

offenen Nutzungscharakter, der Aneignungsprozesse explizit zulässt, mit einer naturnahen Gestaltung von Aufenthaltqualitäten. 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 weiter vorangetrieben. Die Mulden wurden bereits gemäht und vermessen. Sie werden im gleichen Duktus der bestehenden Becken gestaltet und sollen ab 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.

Nördlich des Zollhofgartens erfolgen derzeit die Planungen für die ursprünglich als private Straßen geplanten Stichstraßen zwischen den Z2-Baufeldern. Für den Bau der Straßen ist eine Finanzierung über das Treuhandvermögen spätestens im kommenden Wirtschaftsplan 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.

Für das Jahr 2024 sind Ausgaben von rd. 23.290,9 T€ sowie Einnahmen in Höhe von rd. 3.997,5 T€ vorgesehen. Insbesondere die für 2024 prognostizierte 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 2024 schließt der Wirtschaftsplan 2024 mit einem negativen Saldo in Höhe von -19.293,5 T€ ab.

Im vorliegenden Wirtschaftsplan für 2024 wird die notwendige Priorisierung von Maßnahmen berücksichtigt. 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 2024 werden nachfolgend detailliert dargestellt.

2. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.II.	**Weitere Vorbereitung**						
1	Planungskosten Gesamtprojekt	2.644,0	2.644,0	0,0	8,7	147,3	116,0
2	Vergütung Dritter	2.468,9	2.468,9	0,0	55,5	69,5	125,0
3	Gutachten/ Untersuchung	1.377,0	1.377,0	0,0	5,6	44,4	35,0
4	Öffentlichkeitsarbeit	1.192,8	1.192,8	0,0	3,9	16,1	20,0
5	Bürgerbeteiligung	70,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		**7.752,7**	**7.752,7**	**0,0**	**73,6**	**277,3**	**296,0**

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 2024 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 2024 sind Ausgaben für städtebauliche Planungen für die Bereiche nördlich und südlich der Eppelheimer Straße, eine freiraumplanerische Konzeptstudie für die Freiflächen nördlich der Eppelheimer Straße sowie die Aktualisierung des städtebaulichen Modells eingeplant.

Im Wirtschaftsplan 2024 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 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.III.	**Grunderwerb**						
1.A	Flächenankauf	28.517,3	28.517,3	0,0	0,0	654,0	1.500,0
1.B	Flächenankauf von der EGH	9.329,7	9.329,7	0,0	0,0	0,0	0,0
1.C	Flächenankauf außer-halb der SEM (vor 2009)	4.500,0	4.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Nebenkosten des Grunderwerbs	3.270,0	3.270,0	0,0	0,0	43,1	99,0
3	Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	2.400,0	2.400,0	0,0	0,0	0,0	300,0
SUMME		**48.017,0**	**48.017,0**	**0,0**	**0,0**	**697,1**	**1.899,0**

Seit 2009 wurden bis Mitte diesen 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 2024 sind Mittel für bisher noch nicht getätigte Ankäufe an der Eppelheimer 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 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV.	**Ordnungsmaßnahmen**						
1	Bodenordnung	161,1	161,1	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Freilegung/Substanz-wertenschädigung	51.265,0	51.265,0	0,0	384,4	753,5	3.750,0
3	Verlagerung/Sonstiges	20.869,7	20.869,7	0,0	0,0	0,0	100,0
4	Erschließung	193.578,9	193.578,9	0,0	3.568,4	5.679,2	14.189,2
5	Sonstige Kosten Erschließung	3.769,1	2.269,1	1.500,0	77,8	869,3	785,0
SUMME		**269.643,8**	**268.143,9**	**1.500,0**	**4.030,7**	**7.302,0**	**18.824,2**

Der Punkt Ordnungsmaßnahmen umfasst neben den Erschließungskosten sowohl die Positionen Abbruch und Substanzwertentschädigung als auch das Bodenmanagement inkl. der Altlasten- und Kampfmittelbeseitigung. Mit einem geplanten Volumen von rd. 269 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 der Abbruch der dortigen Gebäudestrukturen bereits erfolgt. Die Maßnahme wird noch in 2023 abgeschlossen. Das Baufeld dient als Erweiterungsfläche für die Forschungs- und Produktionseinrichtungen des Technologieparks.

In 2024 sind für den Abbruch des bereits freigezogenen ehem. Autohauses Volvo an der Eppelheimer Straße Ausgaben vorgesehen. Nachdem der Ankauf des Grundstücks und die bauliche Entwicklung zusammen mit den angrenzenden städtischen Grundstücken durch Dritte nicht erfolgt ist, hat sich die Stadt entschlossen das Grundstück des ehem. Autohauses selbst anzukaufen, um das Gesamtareal des Baufelds E4.2 Nord einer zusammenhängenden Entwicklung zuzuführen. Nach dem Erwerb des Grundstücks in 2023 soll in 2024 die Freilegung erfolgen. Sowohl für den Ankauf der Fläche als auch für den Abbruch müssen Ausgaben in den Wirtschaftsplan eingestellt werden. Diesen stehen Einnahmeerwartungen durch den Verkauf der Baufelder in den Folgejahren gegenüber.
Des Weiteren ist mit der Freilegung des ehemaligen Natogeländes an der Rudolf-Diesel-Straße eine weitere Abbruchmaßnahme im Wirtschaftsplan 2024 hinzugekommen. Sie wird zukünftig das Deutsche Rote Kreuz beherbergen, welches sich derzeit auf Flächen am Langen Anger befindet. Es handelt sich um eine vorbereitende Maßnahme zur Entwicklung der Bahnstadt. Der Abbruch auf dem Natogelände befindet sich derzeit in der Vorbereitung und soll in 2024 umgesetzt werden. 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 sowie für die Erschließungsmaßnahmen wurden mit dem Wirtschaftsplan 2024 nicht aufgenommen. Es ist vorgesehen, diese im Rahmen des vorhandenen Budgets abzuwickeln. 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 sonstigen Erschließungskosten beruhen auf dem nicht mehr auskömmlichen Budget für Baumpflanzungen in der Bahnstadt. Mit der Maßnahme Baumpflanzungen II werden ausstehende Baumgrubensanierungen und Baumpflanzungen im Bereich Campus vollzogen.

Ihr Budget ist aufgrund von Kostensteigerungen und Preisanpassungen nicht mehr in den bestehenden Baubudgets der Bahnstadt enthalten. Gleichzeitig wird mit Umsetzung der Maßnahme ein großer Teil der Bahnstadt mit Straßenbäumen ausgestattet. Das zusätzliche Volumen von 1,5 Mio. € kann über frei werdende Budgets im Treuhandvermögen kompensiert werden. Minderbudgets entstehen dadurch nicht.

Für alle Maßnahmen erschwert vor allem die Baupreisentwicklung infolge gestörter Lieferketten zusehends die Realisierung der für die Bahnstadt beschlossenen Ausbauqualitäten 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, wurde für die Freifläche Eppelheimer Terrasse eine Interimslösung umgesetzt. Ziel ist eine kurzfristige Ausstattung der Flächen mit entsprechenden Aufenthaltsqualitäten, ohne dass damit einer bisher nicht erfolgten Anpassung des Budgets vorgegriffen wird. Für das Spitze Eck wurde die Umsetzung einer Interimslösung verworfen. Stattdessen wird das Spitze Eck zu einem nachhaltigen Grünraum mit naturnaher Prägung gestaltet. Es entsteht eine Wiesenfläche von rd. 3.800 qm mit einer modelierten Topografie, in die Sitzmöglichkeiten aus Natursteinblöcken aus Sandstein und vereinzelte Baumstämme eingelegt sind. Knapp 30 Bäume werden voraussichtlich Ende 2023 auf dem Grünraum gepflanzt. Die Fertigstellung nach Rasenansaat erfolgt Anfang 2024. Auf befestigte Wege wird bewusst verzichtet, was den Nutzern die Möglichkeit einer selbständigen Aneignung der Fläche eröffnen soll (Drucksache 0227/2023 BV). Gleichzeitig ergibt sich die Möglichkeit von Budgeteinsparungen, die für die Umsetzung unterfinanzierter Maßnahmen genutzt werden können. Neben der Gestaltung der Fläche erfolgen auch das Bodenmanagement und die Erdarbeiten für die Anlage der großen Wiese und für die zahlreichen Baumgruben über das Treuhandvermögen Bahnstadt.
Damit werden beide Freiflächen in der westlichen Bahnstadt kurzfristig für die Bewohner:innen nutzbar gemacht.

Weiterhin stellen die Preis- und Baukostenentwicklungen einen schwer zu kalkulierenden Kostenfaktor dar. Hinzu kommen die Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Baustoffen und -ressourcen. Derzeit zeigen sich die krisenbedingten Verwerfungen bereits doppelt für Kostensteigerungen verantwortlich. Einerseits können Produktionskapazitäten den Nachfragedruck aus dem In- und Ausland nur noch eingeschränkt bedienen. Andererseits kommt es zu unkalkulierbaren Unsicherheiten auf den globalen Märkten. Es bleibt abzuwarten, wie sich Lieferengpässe und Preissteigerungen mittelfristig entwickeln. Auch erfolgen Einnahmenrückflüsse zumeist noch zeitverzögerter, indem Investoren Projekte zurückstellen oder ganz von ihnen zurücktreten.
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.

Bis Ende 2023 ist der Endausbau des Knotenpunkts Eppelheimer Straße/ Da-Vinci-Straße vorgesehen. Des Weiteren kann der Bau des konstrutiven Teils des Unterfliegers im Czernyring und die Verlängerung der dazu notwendigen Stützwand abgeschlossen werden. Anschließend wird der Straßenbau folgen. Der Bau des Max-Planck-Rings wird voraussichtlich Anfang 2024 abgeschlossen. Gleiches gilt für den Europaplatz, der sich derzeit im Bau befindet. Seine Eröffnung wird einen weiteren Meilenstein für die Entwicklung der Bahnstadt in 2024 darstellen.

Aus der Gesamtheit der in 2024 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 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.V.	**Hochbaumaßnahmen**						
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	16.688,2	16.648,8	39,4	39,4	5.100,0	0,0
2	Verlängerung Querbahnsteighalle	3.388,6	4.473,6	-1.085,0	40,9	59,1	315,0
3	Sonstiges	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		**20.576,8**	**21.622,4**	**-1.045,6**	**80,3**	**5.159,1**	**315,0**

Die öffentlichen Hochbaumaßnahmen in der Bahnstadt sind weitgehend abgeschlossen, weshalb hier nur noch mit vergleichsweise geringen Ausgaben zu rechnen ist. Kosten werden in 2024 für die Öffnung des Querbahnsteigs für den ebenerdigen Übergang zwischen Hauptbahnhof und Europaplatz erwartet. Nachdem die Herstellung des Stegbauwerks bereits im Zuge der Hochbaumaßnahmen auf B1/B2 erfolgt, sind die Kosten für das Treuhandvermögen mittlerweile kalkulierbar. Einsparpotenziale werden zugunsten der sonstigen Kosten Erschließung verwendet (siehe c. Ordnungsmaßnahmen).

e. Sonstige Kosten

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.	**Sonstige Kosten**						
1	Kommunales Wohnungsbauförderpro-gramm	6.000,0	6.000,0	0,0	0,00	800,0	500,0
2	Honorar Entwicklungs-treuhänder	11.968,6	11.968,6	0,0	282,3	567,7	850,0
3	Finanzierungskosten/ -ertrag	10.708,6	9.861,0	847,6	137,5	340,0	576,8
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	100,0	100,0	0,0	0,3	11,7	12,0
5	Wirtschaftsprüfer	236,5	236,5	0,0	18,1	18,0	18,0
SUMME		**29.013,7**	**28.166,1**	**847,6**	**438,3**	**1.737,4**	**1.956,8**

Veränderungen zur KuF mit Stichtag 30.06.2023 ergeben sich in den Finanzierungskosten. Ließ sich der Liquiditätsbedarf für die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen in den zurückliegenden Jahren durch Einnahmen in der Bahnstadt, ausgelöst durch Darlehen, abdecken, führt er zu einem erneuten Anstieg der Finanzierungskosten in 2024.
Gleichzeitig sind die Finanzierungskosten an die steigenden Zinsen und eine hohe Inflationsrate anzupassen.

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 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf						
SUMME	**80.384,5**	**80.384,5**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**3.397,5**

Einnahmen für das Treuhandvermögen ergeben sich u. a. aus Flächenverkäufen. Der Wirtschaftsplan 2024 rechnet mit Einnahmen aus unterschiedlichen Grundstücksverkäufen. Inwieweit diese tatsächlich in 2024 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.

b. Ausgleichsbeträge

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.II.	**Ausgleichsbeträge**						
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	250,0
3	Private II	17.742,6	17.742,6	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Stadt Heidelberg	18.921,8	18.921,8	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		**137.799,5**	**137.799,5**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**250,0**

Der kalkulierte Einnahmenansatz der Ausgleichsbeträge hat sich zum Stichtag 30.06.2023 nicht verändert.

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 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.III.	**Zuschüsse/ Mittel Dritter**						
1	Zuwendungen LGVFG	15.549,3	14.354,3	1.195,0	0,0	0,0	300,0
2	Städtebauförderung	27.165,0	27.165,0	0,0	0,0	1.000,0	0,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	240,0	240,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Zahlungen Stadt	54.432,6	54.432,6	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		**97.386,9**	**96.191,9**	**1.195,0**	**0,0**	**1.000,0**	**300,0**

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 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 Gneisenaubrücke 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

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 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 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.

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 30.06.2023 enthalten.

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.III.4 Zahlungen Stadt							
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 außerplanm.Mittel Tiefbauamt	2.500,0	2.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.4	Städtischer Kostenanteil Infrastrukturmaßnahmen	37.000,0	37.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe B.III.4 Zahlungen Stadt		54.432,6	54.432,6	0,0	0,0	0,0	0,0

d. Sonstige Erträge

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2023	KuF 31.12.2022	+ / -	30.06. 2023	2. Hj. 2023	2024
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV.	**Sonstige Erträge**						
1	Dritte	2.248,0	2.148,1	99,8	89,8	20,0	50,0
2	Stadt Heidelberg (hiervon: Stadtbetriebe Erstattung Kanal)	35.770,0	35.770,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		**38.018,0**	**37.918,1**	**99,9**	**89,8**	**20,0**	**50,0**

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. 2023 ließen sich erneut Einnahmen für das THV generieren. Aufgrund der weiterhin hohen Bautätigkeit privater Investoren sind hier auch in 2024 Einnahmen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierungskosten für die Gesamtlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich derzeit auf rd. 10.041,6 T€, bereinigt durch ein aktives Finanzierungsmanagement.

Die Finanzierung der Maßnahme zum 30.06.2023 stellt sich wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	**30.06.2023**
Kredite / Darlehen	
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	0,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233942 (10 Mio.€) (bis 30.12.2027)	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
Sparkasse HD; Festdarlehen DE47 6725 0020 6163 3839 16 (bis 30.12.2026)	-5.000.000,00
Summe	**- 21.000.000,00**
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	2.927.827,27
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.758,55
Summe	**2.936.585,82**
Summe	**- 18.063.414,18**

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist mit einem maximalen Stand der Fremdfinanzierung zum Ende des Jahres 2025 in Höhe von rd. -52.505,4 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 41.000,0 T€. Eine neuerliche Kreditaufnahme wird bereits in 2024 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 Einnahmenzuflüsse 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 Rahmenbedingunen 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 Wirtschaftsplänen 2022 und 2023 konsequent fortgesetzt wurde. Durch den angestrebten Ausgleich des prognostizierten Defizits 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 2024 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.

Insgesamt wirkt sich die derzeitige Lage im Bausektor in Verbindung mit Inflation und Baupreissteigerungen auch unmittelbar auf die Entwicklung der Bahnstadt aus. Stand September 2023 wurden drei, in fortgeschrittener Planung befindliche Bauprojekte seitens der Vorhabenträger eingestellt, sodass im Jahr 2023 kein privates Neubauprojekt gestartet wurde.
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 soll eine in unterschiedliche Kategorien geteilte Liste der Bahnstadtmaßnahmen erstellt werden, die dem Gemeinderat mit dem Tätigkeitsbericht 2023 für die Bahnstadt vorgelegt wird.

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. Welche Auswirkungen die derzeitge Lage im Bausektor auf die prognostizieren und die tatsächlichen Einnahmenerlöse hat, ist derzeit kaum abzusehen. Die tatsächlichen Einahmen stehen zumeist 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 30.06.2023 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2024

DSK STADT ENTWICKLUNG
Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg

Ansprechpartner
Dr.-Ing. Christian Hemkendreis
Gebietsleiter 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