

Sachstandsbericht

**Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2024 |
Wirtschaftsplan 2025**

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt

Stand 29.10.2024 – Finale Fassung



INHALT

I. Vorbemerkung

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2024 | Wirtschaftsplan 2025

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 30.06.2024 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2025

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 30.06.2024 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 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 30.06.2024 berichtet und zugleich der Wirtschaftsplan 2025 vorgestellt. Die aktuelle Fortschreibung der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung führt zu einem kalkulierten Defizit am Ende des Jahres 2027 in Höhe von rd. **-18.692,9 T€** gegenüber der KuF-Fortschreibung zum 31.12.2023 mit rd. -21.804,9 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. Es werden keine neuen Maßnahmen in den Wirtschaftsplan aufgenommen.

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2024 | Wirtschaftsplan 2025

Neben einer Betrachtung der einzelnen Maßnahmengruppen über den Gesamtzeitraum (mit Vergleich zur KuF 31.12.2023 (**grün**)) erfolgt eine Darstellung der bislang im Treuhandvermögen angefallenen Kosten (Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2024 (**rot**)) sowie eine Betrachtung der im Treuhandvermögen veranschlagten Mittel für das Jahr 2025 (= **Wirtschaftsplan 2025**) sowie die Restpositionen 2. Hj. 2024 des Wirtschaftsplans 2024 (**blau**) entsprechend der nachfolgenden Tabelle zzgl. ergänzender textlicher und graphischer Erläuterungen.

	PLAN Gesamt			IST 30.06. 2024 [T€]	PLAN	
	KuF 30.06.2024 [T€]	KuF 31.12.2023 [T€]	+ / - [T€]		2. Hj. 2024 [T€]	2025 [T€]
	Pos. Maßnahme					
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
SUMME						

1. Gesamtbetrachtung

	PLAN Gesamt			IST 30.06. 2024 [T€]	PLAN	
	KuF 30.06.2024 [T€]	KuF 31.12.2023 [T€]	+ / - [T€]		2. Hj. 2024 [T€]	2025 [T€]
	A. Ausgaben	380.749,8	380.401,3		348,6	8.768,2
B. Einnahmen	361.682,2	358.068,9	3.613,3	4.540,7	5.540,2	7.510,7
Saldo	---	---	---	---	-9.016,3	-10.588,5
Saldo Vorperiode	---	---	---	---	-9.390,0	-13.923,0
SUMME	-19.067,7	-22.332,4	3.264,7	-31.680,9	-18.406,3	-24.511,6
Finanzierungsvorteil	374,8	527,5	-152,7			
SUMME bereinigt	-18.692,9	-21.804,9	3.111,9			

Die Fortschreibung zum Stichtag 30.06.2024 schließt mit einem prognostizierten Defizit für das Jahr 2027 in Höhe von -19.067,7 T€. Insofern ließ sich das prognostizierte Defizit zum Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt reduzieren.

Bereinigt durch die Finanzierungsvorteile eines aktiven Finanzierungsmanagements in Folge des Einpreisens regelmäßiger Zahlungen aus dem städtischen Haushalt ergibt sich ein prognostiziertes Defizit von **-18.692,9 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 2025 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 Gründungs- und Anpassungsarbeiten an den Oberleitungen von RNV und Bahn hat im Herbst 2024 die Hauptmaßnahme mit der Errichtung des Brückenbauwerks begonnen. Zeitliche Fixpunkte bilden die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen der Bahnstrecke zur Durchführung der notwendigen Bauarbeiten im Gleiskörper. Es waren intensive Abstimmungen mit der Bahn und der RNV notwendig, damit in einer nächtlichen Sperrpause das wichtigste Überbausegment erfolgreich eingehoben werden konnte. Der sogenannte Scheitel ist das höchste Teil des Brückenüberbaus. Dieser befindet sich direkt über den beiden dicht befahrenen Hauptgleisen der Eisenbahnstrecke Mannheim – Heidelberg. Mittlerweile überspannt die Brücke den kompletten Gleiskörper und wartet auf den Anschluss an den Brückenkopf in der Bahnstadt.

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. Die dortigen Bauarbeiten sind bereits 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 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. Die Komplexität der Planung liegt einerseits in der Umplanung einer bestehenden Straße sowie der damit verbundenen Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen. Gleichzeitig gilt es bestehende 110 kV-Leitungspakete und eine Gashochdruckleitung in den Straßenraum zu integrieren, um weitere Baufelder entwickeln zu können. Es ergeben sich Zwangspunkte, die es in der Planung zu berücksichtigen gilt.

Für die Umsetzung des 1. Bauabschnitts zwischen Henkel-Teroson-Straße und dem geplanten Morataplatz sind über das Treuhandvermögen Mittel eingestellt. Mit Vorliegen einer Kostenberechnung wird zu klären sein, ob das gebildete Budget für den Umbau der Straße ausreicht. Darüber hinaus erfolgen derzeit Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber für eine Neuberechnung der in Aussicht gestellten Förderung.

Nach Umsetzung des konstruktiven Teils für den Unterflieger des Czernyrings an der Montpellierbrücke als Teilstück der Schere West (Stützwandbau und Verlängerung des Deckels über der Fahrbahn) erfolgt derzeit der Straßenbau für diesen Bauabschnitt sowie die Anbindung an den Knoten südlich der Montpellierbrücke. Der Bauabschnitt bildet den letzten Teil der Schere West. Er wird 2025 fertiggestellt. Mit dem östlichen Teil des Czernyrings wird die gesamtstädtisch bedeutsame südliche Querspange als Stadtteilverbindung 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.

Der Max-Planck-Ring ist bereits fertiggestellt. Sein Ausbau erfolgte abschnittsweise parallel zu den Hochbauarbeiten auf den Baufeldern B1 und B2. Wohn- und Geschäftsnutzungen inkl. 11-geschossigem Hotel säumen bereits den Europaplatz. Der Max-Planck-Ring stellt die verkehrliche Zuwegung südlich des Hauptbahnhofs dar. 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 wiederaufgenommen. Aktuell sind die Flächen aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Arbeiten des Hochbaus noch teilweise belegt. Vorbehaltlich des dortigen Baufortschritts und der anschließenden Wiederherstellung der Flächen kann die Straße in 2025 vollständig für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden.

Am 13.09.2024 wurde der Europaplatz eröffnet. Er liegt zwischen Querbahnsteig und dem Heidelberg Congress Center (HCC) am Czernyring. In zentraler Lage ist ein belebtes Quartier mit dem Europaplatz als öffentliche Freifläche entstanden. Der Platz am neuen Stadtentree hat eine Fläche von rd. 8.800 m². Für die Oberfläche wurden rötliche und bräunliche Betonplatten im Format 60 x 60 cm verwendet. Um für die 29 Bäume ausreichend Wurzelraum zu schaffen, wurde auf einige Autostellplätze in der Tiefgarage verzichtet und stattdessen vertiefte Baumgruben in Form riesiger Blumenkübel aus Beton hergestellt. Auf diese Weise wurden so viele Bäume eingepflanzt, wie es an dieser Stelle möglich ist. Es wurden Baumarten verwendet, die mit heißen urbanen Sommern gut zurechtkommen.

Der Europaplatz wird gesäumt von fünf Gebäuden in der für die Bahnstadt typischen Passivhausbauweise. 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. Der direkte Übergang mit einem Verbindungssteg vom Querbahnsteig über den Max-Planck-Ring zum Europaplatz ist bereits seit Mitte 2024 möglich und bietet einen bequemen und barrierefreien Weg zum Hauptbahnhof. Die Entwicklung des Areals in Verbindung mit dem Bau der öffentlichen Erschließungsflächen bedeutete ein hohes Maß an Komplexität und Abstimmungsbedarf.

Die Planungen für die zukünftige Mileva-Maric-Straße in Verlängerung des Max-Planck-Rings befinden sich im Vorentwurfsstadium. 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.

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. Sowohl die Planungen für den Kopernikusplatz als auch für die öffentlichen Straßen sind bereits 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 ist bereits gestartet und wird in Abhängigkeit des Baufortschritts auf dem Baufeld C4 durchgeführt.

Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts der Bahnstadt West inkl. der Marie-Baum-Straße befindet sich der 2. Bauabschnitt derzeit in der Planung. Hier wurde zuletzt die Fläche der zukünftigen Eppelheimer Terrasse so hergerichtet, dass eine Zwischennutzung möglich und zugleich die Erschließung der angrenzenden Hochbauten gesichert ist.

Mit dem Spitzen Eck gibt es eine weitere Freifläche in der Bahnstadt. Es entsteht ein nachhaltiger Grünraum mit naturnaher Prägung auf einer Fläche von rd. 3.800 m². Die hügelige Wiesenfläche verbindet einen offenen Nutzungscharakter, der Aneignungsprozesse explizit zulässt, mit einer naturnahen Gestaltung von Aufenthaltsqualitäten. Die Fläche ist bereits hergestellt und soll Ende 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 Ende 2024 der Bau weiterer Wasserbecken westlich der Pfaffengrunder Terrasse beginnen. Sie werden im gleichen Duktus der bestehenden Becken gestaltet. 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 und haben einen großen Anteil an den für Erschließungsmaßnahmen im Wirtschaftsplan 2025 bereitgestellten Mittel.

Für den Bereich Campus, den Czernyring und die Galileistraße stehen in 2025 weitreichende Baumpflanzungen an. Sie werden begleitet von Asphaltarbeiten für die Straßen im Bereich Campus. Diese erhalten in 2025 ihre abschließende Deckschicht.

Nördlich des Zollhofgartens erfolgen derzeit die Planungen für die ursprünglich als private Straßen geplanten Stichstraßen zwischen den Z2-Baufeldern.

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 ist ein artenschutzrechtlicher Ausnahmeantrag der Stadt beim Regierungspräsidium in Prüfung, der das Ziel hat zusätzliches Potenzial auf den bestehenden Flächen zu erschließen, um den verpflichtenden, artenschutzrechtlichen Ausgleich zu erbringen.

Für das Jahr 2025 sind Ausgaben von rd. 18.099,2 T€ sowie Einnahmen in Höhe von rd. 7.510,7 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 2025 schließt der Wirtschaftsplan 2025 mit einem negativen Saldo in Höhe von -10.588,5 T€ ab.

Im vorliegenden Wirtschaftsplan für 2025 wird die notwendige Priorisierung von Maßnahmen berücksichtigt. Die Priorität liegt auf Maßnahmen, die für die Funktionsfähigkeit der Bahnstadt und die Erreichung der Ziele der Entwicklungsmaßnahme bis 2027 notwendig sind. 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 2025 werden nachfolgend detailliert dargestellt.

2. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.II. Weitere Vorbereitung						
1 Planungskosten Gesamtprojekt	2.644,0	2.644,0	0,0	-61,6	116,0	116,0
2 Vergütung Dritter	2.578,9	2.578,9	0,0	64,8	60,2	70,0
3 Gutachten/ Untersuchung	1.377,0	1.377,0	0,0	0,0	35,0	60,0
4 Öffentlichkeitsarbeit	1.192,8	1.192,8	0,0	6,8	13,2	20,0
5 Bürgerbeteiligung	70,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME	7.862,7	7.862,7	0,0	9,9	224,4	266,0

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 2025 ist die Durchführung mehrerer paralleler Bebauungsplanverfahren für den Bereich Bahnstadt geplant. Mit ihnen wird Sorge getragen, verbindliches Baurecht und damit die Grundlage für die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zu schaffen.

Für den Wirtschaftsplan 2025 sind Ausgaben für städtebauliche Planungen für die Bereiche nördlich und südlich der Eppelheimer Straße, Bahnstadt West, eine Fortschreibung des Bereichs Zollhofgarten sowie die Aktualisierung des städtebaulichen Modells geplant.

Im Wirtschaftsplan 2025 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 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb						
1.A Flächenankauf	28.517,3	28.517,3	0,0	0,0	0,0	1.500,0
1.B Flächenankauf von der EGH	9.329,7	9.329,7	0,0	0,0	0,0	300,0
1.C Flächenankauf außerhalb der SEM	4.500,0	4.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Nebenkosten des Grunderwerbs	3.228,3	3.227,7	0,6	0,6	0,0	99,0
3 Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	2.400,0	2.400,0	0,0	0,0	0,0	300,0
SUMME	47.975,3	47.974,7	0,6	0,6	0,0	2.199,0

Seit 2009 wurden bis Mitte diesen Jahres Ausgaben für den Flächenankauf (ohne EGH Erschließungsflächen) in Höhe von rd. 28 Mio. € getätigt, womit bereits rd. 80 % der geplanten Ankäufe realisiert sind. Für 2025 sind erneut Mittel für bisher noch nicht getätigte Ankäufe an der Eppelheimer Straße eingeplant.

Die Kalkulationen sind jedoch immer mit einem gewissen Risiko verbunden.

Gleichzeitig ist ein Grunderwerb in den Bereichen nördlich der Eppelheimer Straße und in der Bahnstadt West in Abstimmung mit der EGH angedacht.

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 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen						
1 Bodenordnung	161,1	161,1	0,0	0,0	0,0	10,0
2 Freilegung/Substanzwertentschädigung	51.265,0	51.265,0	0,0	330,2	3.419,8	1.650,0
3 Verlagerung/Sonstiges	20.869,7	20.869,7	0,0	0,0	20,0	20,0
4 Erschließung	195.785,9	195.526,0	260,0	7.296,9	8.255,4	11.378,1
5 Sonstige Kosten Erschließung	3.389,1	3.389,1	0,0	408,6	830,0	385,0
SUMME	271.470,9	271.210,9	260,0	8.035,7	12.525,2	13.443,1

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. 270 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.

In 2025 sind Ausgaben für den Abbruch des bereits freigezogenen ehem. Autohauses Volvo an der Eppelheimer Straße vorgesehen. Nachdem der Ankauf des Grundstücks und die bauliche Entwicklung zusammen mit den angrenzenden städtischen Grundstücken durch Dritte nicht erfolgt ist, hat die Stadt das Grundstück des ehem. Autohauses angekauft, um das Gesamtareal einer zusammenhängenden Entwicklung zuzuführen. Nach dem Erwerb des Grundstücks in 2023 erfolgten in 2024 die vorbereitenden Untersuchungen und Maßnahmen, sodass in 2025 die Freilegung erfolgen kann. Den für den Abbruch eingestellten Ausgaben im Wirtschaftsplan stehen Einnahmeerwartungen durch den Verkauf der Baufelder in den Folgejahren gegenüber. Bei der Freilegung des ehemaligen Natogeländes an der Rudolf-Diesel-Straße handelt es sich um eine weitere Abbruchmaßnahme. Die Fläche 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 wurde in 2024 begonnen und wird in 2025 fortgesetzt. Die Abwicklung erfolgt über das Treuhandvermögen der Bahnstadt, die Kostentragung über den städtischen Haushalt. 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.

Im Wirtschaftsplan 2025 sind außerdem Kosten für die Baufreimachung weiterer Baufelder eingestellt.

Zusätzliche Mittel für die Kampfmittelfreimessung, den Abbruch oder das Bodenmanagement sowie für die Erschließungsmaßnahmen wurden mit dem Wirtschaftsplan 2025 nicht aufgenommen. Es ist Vorgabe, alle Maßnahmen im Rahmen des vorhandenen Budgets abwickeln zu können.

Für alle Erschließungsmaßnahmen erschwert vor allem die Baupreisentwicklung infolge weiterhin 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.

Aus der Gesamtheit der in 2025 zu planenden und zu bauenden Erschließungs- und Freianlagen ergibt sich der Ausgabenansatz im Wirtschaftsplan für das kommende Jahr.

Auch für Erschließungsmaßnahmen wurden keine zusätzlichen Mittel in das Treuhandvermögen Bahnstadt aufgenommen. Vielmehr wurden Mittel zugunsten von Budgetfortschreibungen prioritärer Bahnstadtmaßnahmen umverteilt, die bis Ende 2027 durchgeführt werden sollen.

d. Hochbaumaßnahmen

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.V.	Hochbaumaßnahmen						
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	16.680,0	16.680,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Verlängerung Querbahnsteighalle	3.038,6	3.038,6	0,0	7,0	53,0	0,0
3	Sonstiges	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		19.718,6	19.718,6	0,0	7,0	53,0	0,0

Die öffentlichen Hochbaumaßnahmen in der Bahnstadt sind abgeschlossen. Seit 2024 ermöglicht die Öffnung des Querbahnsteigs den ebenerdigen Übergang zwischen Hauptbahnhof und Europaplatz, nachdem die Herstellung des Stegbauwerks im Zuge der Hochbaumaßnahmen auf B1/B2 erfolgt ist. Es ist noch mit Ausgaben für Restzahlungen im 2. Hj. 2024 zu rechnen.

e. Sonstige Kosten

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.	Sonstige Kosten						
1	Kommunales Wohnungsbauförderpro- gramm	6.000,0	6.000,0	0,0	0,00	780,0	650,0
2	Honorar Entwicklungs- treuhänder	13.968,6	13.968,6	0,0	424,5	425,5	850,0
3	Finanzierungskosten/ -ertrag	10.476,9	10.389,0	87,9	290,1	517,7	660,1
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	100,0	100,0	0,0	0,3	11,7	12,0
5	Wirtschaftsprüfer	260,5	260,5	0,0	0,0	19,0	19,5
SUMME		30.806,0	30.718,1	87,9	714,9	1.753,9	2.191,1

In 2025 können letztmalig Mittel für das kommunale Wohnungsbauförderprogramm in der Bahnstadt bereitgestellt werden.

Aufgrund ausbleibender Einnahmen in der Bahnstadt ist in 2025 mit einem erneuten Anstieg der Finanzierungskosten, ausgelöst durch Darlehen, zu rechnen.

Gleichzeitig sind die Finanzierungskosten an die steigenden Zinsen und die 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 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf						
SUMME	80.384,5	80.384,5	0,0	911,0	0,0	2.490,7

Einnahmen für das Treuhandvermögen ergeben sich u. a. aus Flächenverkäufen. Der Wirtschaftsplan 2025 rechnet mit Einnahmen aus Grundstücksverkäufen im Kopernikusquartier. Inwieweit diese tatsächlich in 2025 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 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[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 30.06.2024 nicht verändert.

Das Treuhandvermögen rechnet in 2025 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 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.III.	Zuschüsse/ Mittel Dritter						
1	Zuwendungen LGVFG	15.903,2	15.549,3	353,9	0,0	5.500,0	4.720,0
2	Städtebauförderung	27.165,0	27.165,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	240,0	240,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Zahlungen Stadt	61.802,6	58.802,6	3.000,0	3.000,0	0,0	0,0
5	Wohnraumförderung	89,0	89,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		105.199,8	101.845,9	3.353,9	3.000,0	5.500,0	4.720,0

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. Mit Bescheid vom 24.07.2024 hat das Regierungspräsidium Zuwendungen des Landes Baden-Württemberg zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) die zuwendungsfähigen Investitionskisten festgestellt und Zuwendungen in Höhe von 13.748.639,82 € bewilligt.

Die zusätzlichen Einnahmen für die Förderung der Gneisenaubrücke ergeben sich aus den erhöhten anrechnungsfähigen Kosten. Sowohl in 2024 als auch in 2025 können diese teilweise beim Fördermittelgeber nachgewiesen und angefordert werden.

In 2025 sind Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln auch 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 wurde. Der Komplementäranteil der Stadt wurde in 2023 vollständig nachgewiesen.

Zahlungen der Stadt

Gemäß 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.

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 Ziff. 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 30.06.2024 enthalten.

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[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	44.370,0	41.370,0	3.000,0	3.000,0	0,0	0,0
Summe B.III.4 Zahlungen Stadt	61.802,6	58.802,6	3.000,0	3.000,0	0,0	0,0

d. Sonstige Erträge

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2024	KuF 31.12.2023	+ / -	30.06. 2024	2. Hj. 2024	2025
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge						
1 Dritte	2.434,0	2.269,0	165,0	129,8	40,2	50,0
2 Stadt Heidelberg (hiervon: Stadtbetriebe Erstattung Kanal)	35.864,4	35.770,0	94,4	500,0	0,0	0,0
SUMME	38.298,4	38.039,1	259,4	629,8	40,2	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. 2024 ließen sich erneut Einnahmen für das THV generieren. Aufgrund der weiterhin hohen Bautätigkeit privater Investoren sind hier auch in 2025 Einnahmen zu erwarten.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierungskosten für die Gesamtlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich derzeit auf rd. 10.477,0 T€, bereinigt durch ein aktives Finanzierungsmanagement.

Die Finanzierung der Maßnahme zum 30.06.2024 stellt sich wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	30.06.2024
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)	- 10.000.000,00
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	- 31.000.000,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	- 689.660,33
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.744,75
Summe	- 680.915,58
Summe	- 31.680.915,58

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist mit einem maximalen Stand der Fremdfinanzierung zum Ende des Jahres 2025 in Höhe von rd. -51.285,8 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 31.000,0 T€. Eine neuerliche Kreditaufnahme in 2024 wurde bereits angestoßen.

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 multipler Krisen 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 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.

Das Treuhandvermögen soll bis zum 31.12.2027 endabgerechnet werden (Drucksache 0408/2023/BV). Die Mittelfristige Finanzplanung des städtischen Haushalts sieht bis zu diesem Zeitpunkt einen entsprechenden Ausgleich des aktuell prognostizierten Defizits des Treuhandvermögens vor. Gleichzeitig ist abzusehen, dass nicht alle in der Bahnstadt geplanten Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden können.

Da aufgrund der gegenwärtig angespannten Haushaltslage eine Deckung von Mehrkosten durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Bahnstadt nicht möglich ist, erfolgte mit dem Wirtschaftsplan 2024 eine konsequente Priorisierung der noch ausstehenden Maßnahmen in der Bahnstadt. Um auch weiterhin die zügige Entwicklung der Bahnstadt zu ermöglichen wurden die Maßnahmen identifiziert, die noch über das Treuhandvermögen bis 2027 abgewickelt werden sollen.

Mit der Informationsvorlage „Treuhandvermögen Bahnstadt - Planung und Bau noch ausstehender Maßnahmen“ (Drucksache 0104/2024/IV) wurde dem Gemeinderat eine in unterschiedliche Kategorien unterteilte Liste der Bahnstadtmaßnahmen vorgelegt. In ihr wurden die Maßnahmen herausgearbeitet, welche bis zum 31.12.2027 noch über das Treuhandvermögen finanzierbar und ggf. auch baulich abgewickelt werden könnten und welche perspektivisch über den städtischen Haushalt zu finanzieren wären. Damit wird die Prioritätensetzung in der baulichen Entwicklung der Bahnstadt über das Treuhandvermögen Bahnstadt bis Ende 2027 nachvollzogen.

In der Konsequenz kommt es zu einer Konzentration der im Treuhandvermögen vorhandenen Mittel auf die für die Bahnstadt prioritären Maßnahmen. Die nicht mehr auskömmlichen Budgets prioritärer Maßnahmen sollen zulasten anderer Budgets ausgeglichen werden.

Wohingegen die Budgets der prioritären Maßnahmen bis 2027 in ihrer Durchführbarkeit gesichert werden sollen, verbleiben für den Wirtschaftsplan 2025 einige geplante Maßnahmen ohne

eigenes Umsetzungsbudget im Treuhandvermögen und können folglich über dieses nicht mehr finanziert werden. Ihre Umsetzbarkeit kann nur in enger Abstimmung mit dem städtischen Haushalt erfolgen. Bis dahin bleibt eine Diskrepanz zwischen städtebaulichem Ziel und Finanzierung.

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 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 derzeitige Lage im Bausektor auf die prognostizierten und die tatsächlichen Einnahmenerlöse hat, ist derzeit kaum abzusehen. Die tatsächlichen Einnahmen 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 vermarktbareren Grundstücksgrößen erst über das verbindliche Baurecht ergeben.

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 Einnahmerückflüsse 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.

III. Anhang

1. KuF zum Stichtag 30.06.2024 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2025



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

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