

<b>Federführende Stelle:</b> 202 <b>Sachbearbeitung:</b> Singler	<b>Drucksache Nr.:</b> 154/2022 <b>Az.:</b> 791.30
---	---

## An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

--	--	--	--	--	--

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Vorlagenkonferenz	22.06.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Vorlagenkonferenz	29.06.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Haupt- und Personalausschuss	04.07.2022	vorberatend	nichtöffentlich	
Technischer Ausschuss	05.07.2022	vorberatend	nichtöffentlich	
Ortschaftsrat Hugsweier	14.07.2022	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	18.07.2022	beschließend	öffentlich	

## Betreff:

**I. Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, nördliche Erweiterung  
- Fortführung der Erschließungsarbeiten**

**II. Finanzierung der Konversion auf dem Flughafenareal OST  
- Aktualisierung der Kosten- und Finanzierungsübersicht 2022**

## Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt die Sachdarstellung zu den geplanten Erschließungsmaßnahmen im Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, nördliche Erweiterung, zur Kenntnis und erklärt sich mit dem vorgestellten Erschließungskonzept einverstanden.
2. Die Stadt strebt eine gewerbliche Nutzung der auf Gemarkung Hugsweier liegenden Grundstücke an. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür vorzubereiten.
3. Der Gemeinderat nimmt die fortgeschriebene Kosten -und Finanzierungsübersicht (KuF) 2022 und die Darstellung der noch möglichen Gebäude- und Grundstückserlöse zur Kenntnis und erklärt sich mit den getroffenen Annahmen einverstanden.

## Sachdarstellung

### Aktuelle Situation und Handlungsnotwendigkeit:

Das Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, welches im Ostareal des Flughafenareals gelegen ist, ist derzeit noch nicht vollständig erschlossen. Aus dem Bund-Kaufvertrag vom 30.10.1996 gibt es noch Abbruch- und Erschließungsverpflichtungen, die noch zu erfüllen sind und im Rahmen der weiteren Erschließung umgesetzt werden.

### Zielsetzung:

Fortführung der Erschließung im Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, nördliche Erweiterung

### Maßnahmen:

Herstellung Bauplanungsrecht, Straße

### Alternativ geprüfte Maßnahmen:

### Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

- Die Maßnahme hat keine finanziellen oder personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Übersichtstabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung oder als Anlage beigefügt
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50.000 EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20.000 EUR
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen mehr als 50.000 Euro und/oder die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich mehr als 20.000 Euro

<b>Einmalige (Investitions-)Kosten</b>	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR				
<i>Aufwand / Einmalig verminderter Ertrag / Investition / Auszahlung</i>					
<i>Ertrag / Einmalig verminderter Aufwand / Zuschüsse / Drittmittel (ohne Kredite)</i>					
<b>SALDO:</b> <i>Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)</i>					
<b>Jährliche Folgekosten</b>	Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
<i>Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag</i>					
<i>Ertrag / Verminderung von Aufwand</i>					

SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)		
<b>Davon: Dauerhafter Personalmehrbedarf</b> Stellenbezeichnung, Umfang	Entgelt-/ Besoldungsgruppe	Jährlicher Arbeitgeberaufwand (Lohn- und Nebenkosten) in EUR
1.		
2.		
SUMME		

**Finanzierung:**

<b>Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?</b>		
Ja, mit den angegebenen Kosten	Ja, mit abweichenden Kosten	Nein
<b>Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?</b>		
Ja, mit den angegebenen Kosten	Ja, mit abweichenden Kosten	Nein

**Begründung:**
**I. Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, nördliche Erweiterung  
- Fortführung der Erschließungsarbeiten**

Das städtische Gewerbegebiet Rheinstraße Nord (Ostareal) ist ein großer Erfolg für die Stadt. Hier konnten seit Mitte der neunziger Jahre über 100 Betriebe angesiedelt werden, die ca. 2.000 Arbeitsplätze bieten. Diese Zwischenbilanz ist umso beeindruckender, wenn man in Betracht zieht, dass erst rund die Hälfte des Geländes mit einem Bebauungsplan versehen, neu erschlossen und Gegenstand der Vermarktung durch die IGZ GmbH ist. Nun steht der nächste große Entwicklungsschritt für das Gebiet und damit auch für den gesamten Industrie- und Gewerbebestandort Lahr an: Der nördliche Teilbereich soll überplant, erschlossen und aktiv vermarktet werden.

**1. Potenzial für den Wirtschaftsstandort Lahr**

Derzeit gibt es kaum noch unbebaute Grundstücke im Ostareal, die vermarktet werden können. Kleinflächigere Grundstücksanfragen können daher oftmals nicht bedient werden. Die Vermarktungsaktivitäten der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, dass gerade auch bei den Bestandsunternehmen verschiedener Branchen im Raum Lahr ein Bedarf an kleinflächigen Gewerbegrundstücken besteht. Somit ist die Fortführung der Erschließung insbesondere für die Ansiedlung und Erweiterung bestehender Unternehmen unerlässlich. Als Folge der Coronapandemie und dem Angriffskrieg auf die Ukraine ist derzeit zwar eine gewisse Zurückhaltung der wirtschaftlichen Akteure zu verzeichnen, was vermutlich jedoch nicht zu einem langanhaltenden Rückgang der Gewerbegrundstücksnachfrage führen wird. *Mittelfristig ist wieder mit einer gesteigerten Nachfrage zu rechnen.*

Vor diesem Hintergrund ist es im Sinne des Wirtschaftsstandorts Lahr wichtig, sich bereits in der aktuell wirtschaftlich schwierigen Situation gut aufzustellen. Dabei kommt dieser Fläche in der mittelfristigen Perspektive eine wichtige Bedeutung zu, um Unternehmen am Standort Lahr bzw. in der Region Ansiedlungs- und Entwicklungsperspektiven zu bieten. Der Fokus liegt dabei darauf, Bestandsunternehmen aus unterschiedlichen Branchen wie z.B. dem Handwerk oder Produktionsbetrieben Erweiterungsmöglichkeiten zu bieten und (langfristig) am Standort zu halten.

Das Areal bietet durch die Kleinteiligkeit und Vielfältigkeit gleichermaßen auch Chancen für Existenzgründer und Start-Up-Unternehmen. Durch die unmittelbare Nähe zu den fliegerischen Infrastrukturen weist das Areal zudem weitere Potentiale für innovative flugaffine Unternehmen auf. Als Beispiel sind hier die Aktivitäten am Flughafen im Rahmen des Testfeldes für autonomes Fliegen zu nennen. Somit bietet gerade der nördliche Bereich des Ostareals die ausgezeichnete Möglichkeit der Diversifizierung bei gleichzeitiger Stärkung der Entwicklungspotentiale.

In diesem Zusammenhang steht auch die Innovationspartnerschaft zwischen dem Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation und der IGZ GmbH. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wurde eine Rahmenkonzeption 2030 für die zukünftige Entwicklung des starkLahr-Areals entwickelt. Dabei wurden Handlungsfelder und Leitprojekte identifiziert, um den Standort vor dem Hintergrund der Digitalisierung so zu entwickeln, dass die heutigen wirtschaftlichen Chancen sich auch für die nachfolgenden Generationen nicht nachteilig auswirken. Diese Rahmenkonzeption kann einen geeigneten Handlungsleitfaden bei der Entwicklung und Vermarktung dieser Flächen bieten.

Zusammenfassend ist es aus Sicht der Verwaltung deshalb als zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort einerseits wichtig, auf die schnellen, umwälzenden, technologischen Entwicklungen reagieren zu können und Perspektiven für neu entstehende Geschäftsmodelle und deren Anforderungen zu bieten. Andererseits ist es für einen gesunden Wirtschaftsstandort aber auch von zentraler Bedeutung, ebenso die Bestandsunternehmen und deren Erweiterungsabsichten im Blick zu behalten. Das nördliche Ostareal bietet hierzu ein sehr gutes Potenzial für eine flexible Standortentwicklung.

## **2. Flächenentwicklung**

Für die oben skizzierten Entwicklungen sind rechtzeitig die Weichen zu stellen und durch eigene Investitionen in die Infrastruktur flankierend stützende Maßnahmen zu initiieren. Durch die ausgeweitete Erschließungstätigkeit steigen einerseits zwar die Ausgaben, andererseits werden dadurch veräußerbare Grundstücke ausgewiesen, durch deren Verkäufe die zusätzlichen Ausgaben refinanziert werden können. Zugleich schaffen die Unternehmen weitere Arbeitsplätze und generieren eine entsprechende Wertschöpfung, nicht nur für das starkLahr-Areal, sondern für den gesamten Raum Lahr.

Das vom Stadtplanungsamt erstellte Gestaltungskonzept für den Bereich Rheinstraße Nord, nördlicher Erweiterungsbereich mit einer Nettobaufläche von 7,5 ha soll vor dem Hintergrund der unter Ziffer 1 dargestellten wirtschaftlichen Potenziale ein hohes Maß an Flexibilität bei der Entwicklung, Parzellierung und Vermarktung ermöglichen, um bedarfsgerecht auf Unternehmensanfragen reagieren zu können. Gleichzeitig wird ein hohes Maß an gestalterischen und nachhaltigen Qualitäten bei Freiräumen und Gebäuden angestrebt – in einem für ein modernes Gewerbegebiet angemessenen Umfang. Die Konzeption sieht aufgrund des Bedarfs und der damit zusammenhängenden Entwicklungschancen für die Unternehmen ausdrücklich die Möglichkeit einer kleinteiligen Grundstücksparzellierung für kleinteilige Gewerbenutzungen vor. Darüber hinaus soll auch ein größerer zusammenhängender Flächenbereich für flugaffine Nutzungen vorgehalten werden.

## **3. Fortführung der Erschließungsmaßnahmen**

Die Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH (IGZ GmbH) ist von der Stadt Lahr vertraglich mit der Bewirtschaftung der Grundstücke sowie dem Grundstücks- und Standortmarketing für das Ostareal beauftragt worden. Die nunmehr geplante Fortführung der Erschließung ist deshalb eng zwischen Verwaltung und IGZ GmbH abgestimmt worden. Dabei wurden vorliegende Erfahrungen sowie die Erfordernisse und Anforderungen an das Gebiet berücksichtigt.

In den damaligen Verhandlungen um den Kauf des Flughafenareals sind Überlegungen der Stadt in den Kaufvertrag eingeflossen, im Sektor B eine größere Fläche von einer Bebauung auszunehmen. Hierfür wurde eine Fläche von insgesamt 91.835 m<sup>2</sup> in den Kaufvertrag aufgenommen. Diese Fläche entspricht zu großen Teilen den auf Gemarkung Hugsweier gelegenen Grundstücken entlang der David-Schieni-Straße. Das bedeutet, dass dort unabhängig von der bestehenden Bestandsbebauung und Straßenerschließung ursprünglich keine baulich-gewerbliche Nutzung vorgesehen war.

Der Bereich ist im Flächennutzungsplan (FNP), welcher 1998 wirksam gewordenen ist, nicht als gewerbliche Baufläche, sondern als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Dies entspricht ausdrücklich einer Empfehlung aus dem Masterplan von 1993. Eine darüberhinausgehende Festlegung des Gemeinderates, diesen Bereich von der Bebauung freizuhalten, gab es in der Vergangenheit jedoch nicht. Faktisch ergab sich diese jedoch anhand der planerischen Festlegungen sowie der Pflichten aus dem Bund-Kaufvertrag. Teilweise wurde die vertragliche Pflicht durch Ausweisung im Bebauungsplan im Gebiet Rheinstraße Süd, welches wie der nördliche Erweiterungsbereich ebenfalls dem Sektor B zuzuordnen ist, mit rund 12.000 m<sup>2</sup> schon verwirklicht. Die verbleibenden rund 70.000 m<sup>2</sup> könnten in der nördlichen Erweiterung des Gebietes Rheinstraße Nord nur in geringerem Umfang nachgewiesen werden. Dies ist jedoch auch nicht mehr erforderlich.

Innerhalb der ursprünglichen Kaufvertragspflichten war auch eine Nachzahlungsregelung verankert, wenn innerhalb von 15 Jahren ein höheres Maß an baulicher Nutzbarkeit ermöglicht werden sollte. Diese Frist wurde mit den zuletzt geschlossenen Vereinbarungen mit dem Bund nicht verlängert. Insofern wäre der Gemeinderat frei, hier ein höheres Maß an baulicher Nutzungsmöglichkeit neu zu beschließen.

### **Gewerbeentwicklung Hugsweier**

In Hugsweier besteht der Wunsch nach einem eigenen kleinteiligen Gewerbegebiet, noch im ehemals militärisch genutzten und bebauten Ostareal, aber bereits auf Hugsweierer Gemarkung liegend. Hierfür wäre der Straßenausbau der gesamten David-Schieni-Straße vorzunehmen, um die auf Gemarkung Hugsweier befindlichen Grundstücke entsprechend baulich-gewerblich nutzbar zu machen. Der Kanalausbau ist in diesem Bereich ohnehin erforderlich um die Abwässer aus der Rainer-Haungs-Straße sowie der Fritz-Rinderspacher-Straße aufzunehmen und diese der Kläranlage Friesenheim zuzuführen. Problematisch für die Umsetzung stellt sich dar, dass die auf Garmarkung Hugsweier liegenden Grundstücke im FNP nicht als Bauflächen dargestellt sind. Bei der Erstellung des FNP Mitte der neunziger Jahre wollte die Stadt einen größeren unbebauten Puffer zwischen dem Gewerbegebiet und dem Hugsweierer Ortsrand schaffen. Gleichwohl wird nun vorgeschlagen, die Verwaltung zu beauftragen, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebaulich geordnete gewerbliche Entwicklung auf der gesamten Fläche zu schaffen.

Vor einigen Jahren wurde mit dem östlichen Teilausbau der David-Schieni-Straße, der außerhalb der ehemaligen militärischen Liegenschaft gelegen ist, bereits ein erster Schritt für die zukünftige Erschließung getan. Die Kosten für diesen Teilausbau wurden aus dem Haushalt der Stadt Lahr gezahlt, da das Straßenteilstück außerhalb der ehemaligen militärischen Nutzung liegt. Diese Verkehrsverbindung wird auch stark vom motorisierten Individualverkehr und vom Radfahrerverkehr genutzt und ist wichtiges Teilstück der Buslinien 104 und 109. Die Verkehrsspanne entlastet auch die Bewohner der Flugplatzstraße. Deshalb schlägt die Verwaltung vor, in einem ersten Schritt die Rainer-Haungs-Straße soweit zu verlängern und auszubauen, dass diese an die David-Schieni-Straße angebunden ist. Auch die David-Schieni-Straße soll im ehemals militärisch genutzten Bereich bis zum bestehenden Ausbau der Straße weiter ausgebaut werden. In der insbesondere auch auf Hugsweier bezogenen Gesamtbetrachtung sind damit keine weiteren Abkürzungs- bzw. Vermeidungsverkehre zu erwarten. Mit dem Ausbau verbessern sich vor allem die Bedingungen für Radfahrer und spätere direkte Anlieger, nicht nur für den PKW- und den LKW-Verkehr. Vielmehr ist mit der neuen Süd-Zufahrt (Brücke über die Schutter) zur Firma Rubin mit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Hugsweier zu rechnen.

## Erschließungsplanung und Kosten

In den Anlagen 2 – 5 sind die zwischen der IGZ GmbH und Stadtverwaltung abgestimmten geplanten Straßenquerschnitte der o.g. Straßen ersichtlich.

Die Grobkostenschätzung für den Straßenbau im Vollausbau der Straßen, einschließlich der südlichen Querspange der Rainer-Haungs-Straße (Verbindung von der Rainer-Haungs-Straße zur Fritz-Rinderspacher-Straße), und der Ausbau der David-Schieni-Straße beträgt nach derzeitigem Stand ca. € 11.541.000,-. Darin sind aufgrund der derzeit hohen Unsicherheiten für den I. Bauabschnitt 5 % und für die Bauabschnitte II. und III. Kostensteigerungen von 10 % berücksichtigt. Für die Erschließung (Straßenbau) waren in der Kosten- und Finanzierungsübersicht bislang lediglich Mittel von € 4.138.000,- eingeplant worden. Die Kostensteigerung gegenüber der bisherigen Mittelplanung aus dem Jahr 2015 ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen.

Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde die Erschließung inzwischen deutlich ausgeweitet. Die bisherige Planung orientierte sich noch an den Festlegungen des Bund-Kaufvertrages und hätte weniger zu bauende Erschließungsstraßen erfordert. Zudem beinhaltete diese Planung lediglich die Ausgaben der Straßenherstellung, nicht hingegen die erforderlichen Honorarkosten. Des Weiteren wurden auch keine Entsorgungskosten eingeplant. Die vorzunehmende Erschließung liegt im Bereich der ehemaligen Kerosinentladestation. Trotz der vorgenommenen Flächensanierung sind hier weitere Entsorgungskosten nicht auszuschließen. Des Weiteren zeigten Erfahrungen aus vergangenen Maßnahmen, dass früher oftmals zu entsorgender Teerspritz verwandt wurde. Es wird daher im Rahmen des Straßenbaus mit dem Anfall von zu entsorgendem Material gerechnet. Diese Aspekte wurden bei der aktuellen Kostenplanung mitberücksichtigt und flossen in das VgV-Verfahren (Verfahren nach der Vergabeordnung) ein. Im Rahmen der Bietergespräche wurde die aktuelle Planung inklusive der Kostenplanung von den beteiligten Büros bestätigt. Weiter sind die jährlichen Preissteigerungen seit 2015 ursächlich für die aktuellen Budgetsteigerungen.

Kostensteigernd wirkt sich gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung auch die nunmehr herzustellende Verbindung zwischen der Rainer-Haungs-Straße und dem bereits ausgebauten östlichen Abschnitt der David-Schieni-Straße aus. Wegen des schlechten Straßenzustandes in diesem Bereich und der Nutzung durch den Bus- sowie den ungeschützten Radverkehr ist ein Ausbau dieses Teilstückes, ungeachtet der Entscheidung über den weiteren Ausbau der David-Schieni-Straße, aus Sicht der Verwaltung unabdingbar.

Die Kostensteigerung fließt in die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht ein und verschlechtert zunächst deren Ergebnis.

## Ertragsüberschuss David-Schieni-Straße

Der weitere Ausbau der David-Schieni-Straße zur Verwirklichung einer baulich-gewerblichen Nutzung führt zu zusätzlichen Erschließungskosten für die Straßenherstellung und die Herstellung der Abwasserbeseitigungsanlagen zu leistenden Abwasserbeiträge. Dem stehen potenzielle Grundstückserlöse gegenüber, welche den Ausgabebedarf deutlich übersteigen. Mit diesen überschüssigen Erlösen können die aktuell zu erwartenden Erschließungsmehrkosten teilweise kompensiert werden. Isoliert betrachtet auf die Ausbaurkosten der David-Schieni-Straße übersteigen die möglichen Veräußerungserlöse diese in erheblichem Maße. Erlöse aus den Grundstücksverkäufen können jedoch erst generiert werden, wenn entsprechendes Planungsrecht durch einen noch zu erstellenden Bebauungsplan geschaffen wurde. Denn nur hierdurch kann eine effiziente Flächenvermarktung durch die IGZ GmbH sichergestellt werden.

## Erschließungsplanung und Kosten

In den Anlagen 2 – 5 sind die zwischen der IGZ GmbH und Stadtverwaltung abgestimmten geplanten Straßenquerschnitte der o.g. Straßen ersichtlich.

Die Grobkostenschätzung für den Straßenbau im Vollausbau der Straßen, einschließlich der südlichen Querspange der Rainer-Haungs-Straße (Verbindung von der Rainer-Haungs-Straße zur Fritz-Rinderspacher-Straße), und der Ausbau der David-Schieni-Straße beträgt nach derzeitigem Stand ca. € 11.541.000,-. Darin sind aufgrund der derzeit hohen Unsicherheiten für den I. Bauabschnitt 5 % und für die Bauabschnitte II. und III. Kostensteigerungen von 10 % berücksichtigt. Für die Erschließung (Straßenbau) waren in der Kosten- und Finanzierungsübersicht bislang lediglich Mittel von € 4.138.000,- eingeplant worden. Die Kostensteigerung gegenüber der bisherigen Mittelplanung aus dem Jahr 2015 ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen.

Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde die Erschließung inzwischen deutlich ausgeweitet. Die bisherige Planung orientierte sich noch an den Festlegungen des Bund-Kaufvertrages und hätte weniger zu bauende Erschließungsstraßen erfordert. Zudem beinhaltete diese Planung lediglich die Ausgaben der Straßenherstellung, nicht hingegen die erforderlichen Honorarkosten. Des Weiteren wurden auch keine Entsorgungskosten eingeplant. Die vorzunehmende Erschließung liegt im Bereich der ehemaligen Kerosinentladestation. Trotz der vorgenommenen Flächensanierung sind hier weitere Entsorgungskosten nicht auszuschließen. Des Weiteren zeigten Erfahrungen aus vergangenen Maßnahmen, dass früher oftmals zu entsorgender Teerspritz verwandt wurde. Es wird daher im Rahmen des Straßenbaus mit dem Anfall von zu entsorgendem Material gerechnet. Diese Aspekte wurden bei der aktuellen Kostenplanung mitberücksichtigt und flossen in das VgV-Verfahren (Verfahren nach der Vergabeordnung) ein. Im Rahmen der Bietergespräche wurde die aktuelle Planung inklusive der Kostenplanung von den beteiligten Büros bestätigt. Weiter sind die jährlichen Preissteigerungen seit 2015 ursächlich für die aktuellen Budgetsteigerungen.

Kostensteigernd wirkt sich gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung auch die nunmehr herzustellende Verbindung zwischen der Rainer-Haungs-Straße und dem bereits ausgebauten östlichen Abschnitt der David-Schieni-Straße aus. Wegen des schlechten Straßenzustandes in diesem Bereich und der Nutzung durch den Bus- sowie den ungeschützten Radverkehr ist ein Ausbau dieses Teilstückes, ungeachtet der Entscheidung über den weiteren Ausbau der David-Schieni-Straße, aus Sicht der Verwaltung unabdingbar.

Die Kostensteigerung fließt in die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht ein und verschlechtert zunächst deren Ergebnis.

## Ertragsüberschuss David-Schieni-Straße

Der weitere Ausbau der David-Schieni-Straße zur Verwirklichung einer baulich-gewerblichen Nutzung führt zu zusätzlichen Erschließungskosten für die Straßenherstellung und die Herstellung der Abwasserbeseitigungsanlagen zu leistenden Abwasserbeiträge. Dem stehen potenzielle Grundstückserlöse gegenüber, welche den Ausgabebedarf deutlich übersteigen. Mit diesen überschüssigen Erlösen können die aktuell zu erwartenden Erschließungsmehrkosten teilweise kompensiert werden. Isoliert betrachtet auf die Ausbaukosten der David-Schieni-Straße übersteigen die möglichen Veräußerungserlöse diese in erheblichem Maße. Erlöse aus den Grundstücksverkäufen können jedoch erst generiert werden, wenn entsprechendes Planungsrecht durch einen noch zu erstellenden Bebauungsplan geschaffen wurde. Denn nur hierdurch kann eine effiziente Flächenvermarktung durch die IGZ GmbH sichergestellt werden.

## Zeitschiene

Im Jahr 2022 ist zunächst vorgesehen, den Ausbau der Rainer-Haungs-Straße sowie die Verbindung zur östlichen David-Schieri-Straße zu beginnen und im Jahr 2023 abzuschließen. Daneben erfolgt die Herstellung der Schmutz- und Regenwasserkanäle. Der Ausbau der Fritz-Rinderspacher-Straße folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Diese Ausbauvariante wurde gewählt, da die Rainer-Haungs-Straße für den Radverkehr von besonderer Bedeutung ist.

Im Radverkehrsnetz der Stadt Lahr ist sie gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) als innergemeindliche Radhauptverbindung definiert. Damit nimmt sie neben einer nah- und kleinräumigen Erschließungsfunktion auch eine regionale Verbindungsstufe ein. Somit wird ein gesichertes Angebot für den Radverkehr geschaffen.

## 4. Fazit

Die weitere Erschließung und Vermarktung des Ostareals ist angesichts der hier vorhandenen großen Potenziale bei einem gleichzeitig gegebenen dringenden Flächenbedarf von zentraler Bedeutung. Sie stellt einen wichtigen Schritt hin zu einer zukunftsgerichteten, nachhaltigen, innovativen und bedarfsorientierten Standortentwicklung dar. Die Verwaltung schlägt vor, der beschriebenen Konzeption grundsätzlich zuzustimmen und die notwendigen planungsrechtlichen Schritte in die Wege zu leiten.

## II. Finanzierung der Konversion auf dem Flughafenareal OST

Die KuF für das Ostareal wurde mit Stand vom 23.05.2022 (Anlage 6 und 7) aktualisiert. Sie erstreckt sich wie die vorherige KuF über einen Betrachtungszeitraum von 1993 bis in das Jahr **2024**. Das Enddatum der Betrachtung geht auf die aktuell gültige Genehmigung durch die Rechtsaufsicht zurück. Die Rahmendaten für die Fortschreibung der KuF waren die Verpflichtungen aus dem Bund-Kaufvertrag.

Im Ergebnis zeigt sich über den Betrachtungszeitraum bis Ende 2024 bei	
indexierten Ausgaben von	€ 49.691.000 und
indexierten Einnahmen von	€ 35.482.000 ein
negativer Saldo von	<u>€ - 14.209.000</u>

Gegenüber der KuF aus dem Jahr 2020 verbessert sich das Ergebnis geringfügig. Dies ist jedoch lediglich der zeitlichen Verschiebung der Erschließungs- und Abbruchmaßnahmen geschuldet. Tatsächlich steigen die prognostizierten Erschließungsausgaben um knapp 2,3 Mio. € an. Auch bei den Abbrüchen ist mit Kostensteigerungen aufgrund der Preissteigerungen zu rechnen.

Die wesentlich höheren Ausgaben für die Erschließungsmaßnahmen können durch die Erschließung und Vermarktung der auf Gemarkung Hugsweier liegenden Grundstücke zum größeren Teil gedeckt werden kann. Ohne die Verwirklichung des Gewerberiegels Hugsweier wäre insgesamt ein noch höheres Defizit auszuweisen.

Zur Defizitreduzierung und zum Kostensteigerungsausgleich wurde auch eine Verkaufspreisanhebung eingeplant. Seit 01.08.2019 beträgt der Verkaufspreis 90 €/m<sup>2</sup>. Eine Verkaufspreisanhebung könnte die derzeit erheblichen Kostensteigerungen abfedern. Hierzu ergeht noch eine gesonderte Beschlussvorlage an den Gemeinderat.

Die Rahmenkontenfinanzierung ist nur bis Ende 2024 von der Rechtsaufsichtsbehörde genehmigt. Alle zeitlich darüber hinaus vorzunehmenden Ausgaben sind daher im Haushalt der Stadt abzuwickeln. Zur vollständigen Darstellung sind diese jedoch gesondert ausgewiesen.



Zum vorgenannten Defizit kommen deshalb noch die außerhalb des Betrachtungszeitraumes der KuF liegenden und noch zu tätigen Ausgaben für die Herstellung der Fritz-Rinderspacher-Straße, die Herstellung der Querspange zur Rainer-Haungs-Straße, der restliche Ausbau der David-Schieni-Straße sowie der Feinbelag der Straßenbauabschnitte I. bis III. von geschätzt weiteren 6.556.000 € hinzu. Damit steigt das Defizit rechnerisch auf knapp **20,765 Mio. €**.

Dem rechnerischen Defizit am Ende des Betrachtungszeitraumes und darüber hinaus stehen jedoch noch Grundstücks- und Gebäudewerte mit einem Bilanzwert von rund 11 Mio. € sowie Erschließungsanlagen mit Anschaffungswerten am Ende des Betrachtungszeitraumes Ende 2024 von rund 10,5 Mio. € gegenüber. Der bilanzierte Grundstückswert liegt bei 33,23 €/m<sup>2</sup> und damit deutlich unter dem Verkehrswert von aktuell 90 €. Nimmt man den Verkehrswert der Grundstücke als Grundlage, beträgt der Gegenwert mehr als 25 Mio.€. Würde zudem eine Verkaufspreisanhebung beschlossen, ließen sich die derzeitigen erheblichen Planungsunsicherheiten aufgrund der geopolitischen Verwerfungen, die deutlich steigende Zinsbelastung des Haushalts der Stadt sowie die Belastung dessen durch die jährlichen Zuführungen an das Rahmenkonto Ost merklich abmildern. Nach Abverkauf aller Grundstücke würde demnach ein deutlicher Überschuss anfallen. Positiv hinzu kommen außerdem die zusätzliche Wertschöpfung, wie Wirtschaftskraft, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen.

Die Verwaltung empfiehlt die Sachdarstellung zu den geplanten Erschließungsmaßnahmen im Gewerbegebiet Rheinstraße Nord, nördliche Erweiterung, zur Kenntnis zu nehmen und sich mit dem vorgestellten Konzept einverstanden zu erklären. Zudem empfiehlt die Verwaltung, eine gewerbliche Nutzung der auf Gemarkung Hugsweier liegenden Grundstücke anzustreben und hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Markus Ibert  
Oberbürgermeister

Dieter Singler  
Abteilungsleiter

#### Anlage(n):

- Lageplan
- 01 Lage RainerHaungs
- 02 Lage RainerHaungs
- 03 Lage DavidSchieni
- 04 RQ RainerHaungs\_DavidSchieni\_BA1
- Kosten-und Finanzierungsübersicht (KuF) 2022
- KuF-Entwicklung 1993 bis 2022 - Ende 2024
- Grundstücksübersicht

#### Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzutellen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.