

Sachstandsbericht

**Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2020 |
Wirtschaftsplan 2021**

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt

Stand 10.12.2020 – Finale Fassung



INHALT

I. Vorbemerkung

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2020 | Wirtschaftsplan 2021

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 30.06.2020 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2021

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 30.06.2020 dargestellt. Da auf T€ gerundet wird, kann es zu Abweichungen zwischen den rechnerischen Summen und den tatsächlich dargestellten Zahlen kommen.

I. Vorbemerkung

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

Neben dem Aufschluss über die finanzielle Durchführbarkeit und Entwicklung der Maßnahme stellt die KuF das zentrale Planungs- und Steuerungsinstrument bei der Umsetzung der entwicklungsbedingten Maßnahmen dar und bildet die maßgebliche Grundlage für staatliche Förderungsentscheidungen.

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

Hierzu wird die KuF entsprechend dem Maßnahmenstand halbjährlich zum Stichtag 30.06. (zugleich Aufstellung des Wirtschaftsplanes für das nachfolgende Jahr) sowie zum Stichtag 31.12. (zugleich Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres mit Bericht über aktuelle Entwicklungen) fortgeschrieben.

Im Einzelnen erfolgen dabei folgende Arbeits- und Prüfungsschritte:

- Abgleich mit dem Treuhandkonto zu den Stichtagen, Einstellung der tatsächlichen Ausgaben und Einnahmen zum Stichtag
- Anpassung aller laufenden Einzelmaßnahmen an den aktuellen Projektfortschritt; Überprüfung hinsichtlich
 - der Erforderlichkeit/Notwendigkeit/Vermeidbarkeit
 - der zeitlichen Planung (Beginn, Dauer, Fertigstellung)
 - des kalkulierten Kostenbudgets (Höhe, Abweichung)
 - des voraussichtlichen Zeitpunktes der Kassenswirksamkeit
- Berücksichtigung neuer Einzelmaßnahmen (sofern erforderlich)

Mit dem vorliegenden Bericht wird über die Fortschreibung der KuF zum Stichtag 30.06.2020 berichtet und zugleich der Wirtschaftsplan 2021 vorgestellt. Die aktuelle Fortschreibung der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung führt zu einem kalkulierten Defizit am Ende des Jahres 2027 in Höhe von rd. **-32.313,3T€**. Somit hat sich gegenüber der KuF-Fortschreibung zum 31.12.2019 (rd. 25.922,8 T€) eine Erhöhung von rd. **6.390,6 T€** ergeben. Wesentlich für die Erhöhung des prognostizierten Defizits sind Ausgaben, die sich aus Baupreissteigerungen und konjunkturell bedingten Mehrkosten, die aus zusätzlichen über den Wirtschaftsplan 2021 in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommenen Maßnahmen ergeben sowie Kosten, die im Rahmen der Laufzeitverlängerung der KuF bis 2027 entstehen. Die Ergebnisse der einzelnen Ausgabe- und Einnahmepositionen bei den jeweiligen Ausgaben- und Einnahmengruppen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2020 | Wirtschaftsplan 2021

Neben einer Betrachtung der einzelnen Maßnahmengruppen über den Gesamtzeitraum (mit Vergleich zur KuF 31.12.2019 (**grün**)) erfolgt eine Darstellung der bislang im Treuhandvermögen angefallenen Kosten (Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2020 (**rot**)) sowie eine Betrachtung der im Treuhandvermögen veranschlagten Mittel für das Jahr 2021 (= **Wirtschaftsplan 2021**) sowie die Restpositionen 2. Hj. 2020 des Wirtschaftsplans 2020 (**blau**) entsprechend der nachfolgenden Tabelle zzgl. ergänzender textlicher und graphischer Erläuterungen.

Pos. Maßnahme	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
SUMME						

1. Gesamtbetrachtung

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	365.062,2	350.916,9	-14.145,3	7.751,9	12.555,6	22.894,0
B. Einnahmen	331.300,6	324.994,2	6.306,3	2.169,3	12.484,7	12.291,4
Saldo	---	---	---	---	-70,9	-10.602,6
Saldo Vorperiode	---	---	---	---	24.495,1	19.593,1
SUMME	-33.761,6	-25.922,7	-7.838,9	-29.236,4	24.424,1	8.990,5
Finanzierungsvorteil	1.448,3	---	1.448,3			
SUMME bereinigt	-32.313,3	-25.922,7	-6.390,6			

Die Fortschreibung zum Stichtag 30.06.2020 schließt mit einem prognostizierten Defizit für das Jahr 2021 in Höhe von -33.761,6 T€. Insofern liegt das Saldo von Einnahmen und Ausgaben mit rd. 7.838,9 T€ über dem Saldo zum 31.12.2019.

Bereinigt durch die Finanzierungsvorteile eines aktiven Finanzierungsmanagements in Folge des Einpreisens regelmäßiger Zahlungen aus dem städtischen Haushalt ergibt sich ein prognostiziertes Defizit von **32.313,3 T€** (siehe auch e. sonstige Kosten).

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

Seit Anfang 2020 ist die Grüne Meile für den Verkehr freigegeben. Sie bildet die neue verkehrliche Querverbindung von der westlichen Bahnstadt in Richtung Hbf. und Europaplatz. Mit der Straßenbahntrasse in ihrer Mitte ist sie neben dem Langen Anger die Haupterschließungsachse für die Bahnstadt. Insbesondere die Haltestellen „Hauptbahnhof Süd“ und „Gadamerplatz“ sichern die ÖPNV-Erschließung der Bahnstadt.

Neben der Grünen Meile wurden die notwendigen Erschließungsstraßen rund um das Baufeld C5 realisiert. Eingerahmt von Da-Vinci-Str. und Galileistr. ist dort mit den „Westarkaden“ eine neue Mitte für die Bahnstadt mit großflächigem Einzelhandel und wohnortnahen Dienstleistungen entstanden. Die Da-Vinci-Str. bildet einen Teil der überregionalen Radwegeverbindung über Promenade und Gneisenaubrücke perspektivisch Richtung Neuenheimer Feld.

In 2020 gehen die Arbeiten am Czernyring weiter. Mit dem Abschnitt zwischen Czernyplatz und Max-Planck-Ring West wurde mit dem Lückenschluss zur Czernybrücke bereits begonnen. Der Ausbau wird noch bis 2021 dauern. Damit fehlt lediglich noch der Ausbau der „Scheure West“, die mit der Anbindung an die Montpellierbrücke und dem Unterflieger den Ausbau des Czernyrings komplettiert. Ihr Ausbau soll 2021/22 erfolgen.

Gleichzeitig mit dem Weiterbau des Czernyrings ist die Planung für den Bau des Max-Planck-Rings bereits weit fortgeschritten. Sein Ausbau erfolgt zeitgleich zum bereits begonnenen Hochbau am Europaplatz auf den Baufeldern B1 und B2 und bindet die dort entstehenden Nutzungen verkehrlich an. Des Weiteren stellt er die verkehrliche Zuwegung südlich des Hbf. dar. Zeitgleich ist auch der Bau des Europaplatzes einzutakten, der die Erschließung der Hochbauten vom Czernyring aus darstellt. Von dort wird die fußläufige Anbindung an den Querbahnsteig entstehen. Derzeit wird die Freiflächengestaltung des Europaplatzes und die Planung des Querbahnsteigs vorangetrieben. Die Gleichzeitigkeit mehrerer unterschiedlicher, miteinander verbundener Baumaßnahmen führt zu einer erhöhten Komplexität bei der Steuerung und Abwicklung der Gesamtmaßnahme südlich des Hauptbahnhofs und ist mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Es ergibt sich die Notwendigkeit einer intensiven Abstimmung aller Beteiligten zur Steuerung der Maßnahmenumsetzung. Dabei sind die Tief- und Straßenbauarbeiten in die in 2021 weitergehende Gesamtmaßnahme rund um den Czernyring einzutakten.

Zusätzlich ist die Planung parallel zu den Bahngleisen in Verlängerung des Max-Planck-Rings voranzutreiben, um die Erschließung der M-Baufelder südöstlich des Bahnhofs sicherzustellen.

Für das Kopernikusquartier wird in 2021 die Baufeldfreimachung fortgesetzt. Das ehemalige PX-Gebäude wird bis Anfang 2021 abgebrochen. Gleiches gilt für die angrenzenden und zuletzt von Aldi genutzten Flächen des ruhenden Verkehrs. Derzeit stehen noch weitreichende Arbeiten zur Beräumung von Bombentrichtern auf dem Gelände und entsprechende Bodenuntersuchungen zur Baufreimachung an. Damit wird die Voraussetzung zur Entwicklung des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile geschaffen. Gleichzeitig läuft die Planung für den öffentlichen Straßenraum. Die Planung der Kopernikusstraße und der Maria-Mitchell-Str. gilt es mit der Planung für den Hochbau abzustimmen.

Die Abbruchmaßnahmen auf den Baufeldern T1a-d sind abgeschlossen. Mit der Beräumung der Flächen wurden die Voraussetzungen für den Bau des Konferenzentrums der Stadt Heidelberg geschaffen. Mit der Einstein- und der Goeppert-Mayer-Straße werden die weiteren

Erschließungsflächen zeitgleich mit dem neu entstehenden Konferenzzentrum gebaut. Beide Baumaßnahmen sind mit großen Herausforderungen verbunden. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig.

Mit der Pfaffengrunder Terrasse entsteht nach der Schwetzingener Terrasse die zweite große Freifläche entlang der Promenade. Es handelt sich mit ca. 12.000 m² um die größte der drei Terrassen. Neben einem großzügigen Baumhain über einer wassergebundenen Decke entsteht eine abgesenkte Rasenfläche und ein Spielzug mit unterschiedlichen Spielgeräten sowie eine öffentliche WC-Anlage und ein Wasserspiel. Die Terrasse soll in 2021 fertiggestellt werden.

Mit dem 1. Bauabschnitt der Bahnstadt West inkl. der Marie-Baum-Straße wird ab 2021 die bauliche Entwicklung der Bahnstadt nach Westen intensiviert.

Kosten fallen auch weiterhin für den Artenschutz (Umsiedlungsaktionen von Eidechsen) sowie die Herstellung und Pflege von baurechtlich notwendigen ökologischen Ausgleichsflächen an.

Für das Jahr 2021 sind Ausgaben von rd. 22.894,0 T€ sowie Einnahmen in Höhe von rd. 12.291,4 T€ vorgesehen. Unter Beachtung der Salden aus der Vorperiode und den zugrunde gelegten Annahmen für das Jahr 2021 schließt der Wirtschaftsplan 2021 mit einem negativen Saldo in Höhe von -44.192,7 T€ ab.

Die Ergebnisse der Fortschreibung sowie die Budgetansätze für den Wirtschaftsplan 2021 werden nachfolgend detailliert dargestellt.

Laufzeitverlängerung bis 2027

Bereits der Sachstandsbericht 2019 zur Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt setzt sich mit der Laufzeit der Kosten- und Finanzierungsübersicht auseinander. Zwar hat die Bahnstadt verglichen mit anderen großen Stadtentwicklungsprojekten eine dynamische Entwicklung genommen, die mit Beginn der Entwicklungsmaßnahme im Jahr 2008 angenommene Laufzeit bis 2022 entspricht jedoch nicht mehr dem tatsächlichen Entwicklungsfortschritt.

Insbesondere bei einer kleinteiligeren Eigentümerstruktur, vermehrten Konfliktpunkten aus dem Bestand sowie dem zunehmenden Bauen der Bahnstadt „im Betrieb“ treten vermehrt kaum beeinflussbare zeitliche Zwänge auf. Neben den privaten Investorenplanungen, die Einfluss auf die Abschöpfung von Ausgleichbeträgen und die Einnahmengenerierung über Grundstücksverkäufe haben, sind auch die Ordnungsmaßnahmen vom immer komplexer werdenden Abstimmungsbedarf und der Notwendigkeit einer Prioritätensetzung betroffen. Zusätzlich sind im den vergangenen Jahren neue Maßnahmen hinzugekommen. Beispielhaft können an dieser Stelle die Erschließungsstraßen im Kopernikusquartier, die Anliegerstraßen entlang des Langen Angers oder die Straßenführung in der Bahnstadt West genannt werden. Planungsverfahren und die Schaffung von Baurecht, Grundstücksverhandlungen und Zwangspunkte aus dem Rohrleitungsbau, Kampfmittelsondierungen und Bodenmanagement sind nur einige der weiteren Einflussfaktoren. Die Zeit- und Maßnahmenplanung der Bahnstadt macht deutlich, dass

beim Ausstehen einiger der geplanten und budgetierten Maßnahmen die Ziele und Zwecke der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme noch nicht sichergestellt sind.

Es wird daher angestrebt, die Maßnahmen in der Bahnstadt bis 2027 abzuschließen. Damit hat die Bahnstadt verglichen mit anderen großen Stadtentwicklungsprojekten wie der Hafencity in Hamburg immernoch eine vergleichsweise rasche Entwicklung genommen. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wird entsprechend weitergeführt.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben werden die von den Eigentümern zu entrichtenden Ausgleichsbeträge in der Regel am Ende und nach Abschluss der Maßnahme erhoben. Daher erscheint es sinnvoll auch die Sonderrechnung Bahnstadt bis 2027 weiterzuführen und die Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme entsprechend fortzuschreiben. Sowohl dem Fördermittelgeber als auch der Aufsichtsbehörde wurde das Vorgehen mitgeteilt.

Fortschreibung KuF bis 2027

Die Fortschreibung der KuF bis 2027 folgt dem tatsächlichen Entwicklungsstand der Bahnstadt und ist eine Folge des Entwicklungsfortschritts vor Ort. Sie bedeutet in erster Linie die Anpassung der Maßnahmenbudgets an die geplanten Umsetzungszeiträume.

Die konkreten Kostenansätze für die sich in Planung bzw. Projektierung befindenden Maßnahmen wurden überprüft und entsprechend der Priorität an in den vergangenen Jahren konjunkturell bedingten Baupreisentwicklungen, die sich auch weiterhin in besonderer Weise niederschlagen, angepasst. Die Baupreisteigerungen zeigen sich weiterhin sowohl bei Tief- und Straßenbauleistungen als auch bei der Herstellung von Grün- und Freiflächen und bei Spielgeräten. Auch bei Abbruchmaßnahmen wird es zunehmend schwieriger, eine verlässliche Kostenschätzung abzugeben. Augenfällig ist auch die teilweise niedrige Anzahl qualifizierter Unternehmen, die ein Angebot abgeben. Die Corona-Pandemie hat bisher keinen entscheidenden Einfluss auf diese Entwicklung genommen.

Die Fortschreibung der KuF bis 2027 bedeutet auch das Vorhalten notwendiger laufender Posten um weitere fünf Jahre. An dieser Stelle können beispielhaft die Verlängerung der Aufwendungen der Baustellenkoordination, Beratungsleistungen, die Öffentlichkeitsarbeit, Kosten für Grundstücksmieten, des Entwicklungstreuhanders und das Vorhalten von Provisorien genannt werden. Insbesondere hat dies jedoch Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf der Gesamtmaßnahme, da Darlehensverträge einer längeren Laufzeit bedürfen um die Maßnahmenumsetzung zu ermöglichen. Dies wirkt sich auch kostenmäßig aus, indem laufende Kosten länger vorzuhalten sind.

Damit einher geht auch die Fortschreibung der Einnahmenerwartungen auf die nächsten fünf Jahre. Beispielsweise ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren zusätzliche Einnahmen über die Gestattung privater Baustelleneinrichtungen auf öffentlichen Flächen generiert werden können.

Eine rein lineare Umsetzung der Kostenentwicklung hätte eine enorme Steigerung des Defizits zur Folge, daher ist noch intensiver nach Anpassungen an die gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen zu suchen.

Einsparpotenziale/Einnahmenoptimierung

Die Anpassung an die finanziellen Rahmenbedingungen basiert auf folgenden Ebenen:

- Im Vordergrund stehen Maßnahmen, die zur Gesamterschließung der Bahnstadt von wesentlicher Bedeutung sind.
- Ausschöpfung von Einsparpotenziale in der Entwicklungsmaßnahme.
- Überprüfung der bestehenden Budgets der KuF und Reduzierung dieser auf das absolut Notwendige.
- Priorisierung der budgettierten Maßnahmen des Treuhandvermögens.
- Reduktion laufender Kosten durch die Übernahme von zusätzlichen Steuerungs- und Koordinationsaufgaben durch die städtischen Ämter.
- Reduzierung der Finanzierungskosten durch die Ablösung bestehender Darlehensverpflichtungen.
- Einnahmenfortschreibung im Grundstücksverkauf.
- Einwerbung weiterer öffentlicher Fördermittel.

Trotz der harten Einschnitte in der KuF bliebe es bei einer hohen Defizitsteigerung. Weitere Anpassungen sind notwendig.

Zusätzliche Einsparvariante/Einnahmenverbesserung

Über die erneute Anmeldung der **Fuß- und Radwegebrücke Gneisenaustraße** zur Förderung über LGVFG-Mittel lässt sich der Brückenbau mit öffentlichen Fördermitteln unterstützen und die Kosten für die Stadt reduzieren. Der Fördermittelgeber hat grundsätzlich eine Förderung in Aussicht gestellt. Da ein Fördermittelbescheid noch aussteht, werden auf den bisherigen Abstimungen mit dem Fördermittelgeber basierende Annahmen in die Kosten- und Finanzierungsübersicht übernommen. Es lassen sich zusätzliche Einnahmen generieren. Sobald die Höhe der Förderung bekannt ist, muss ggf erneut über den Bau der Brücke nachgedacht werden.

Des Weiteren wird der Vorschlag gemacht auf den **Morataplatz** als Freifläche in der Bahnstadt zu verzichten und dieses Grundstück stattdessen als Baufeld auszuweisen.

Einerseits lassen sich durch diese Entscheidung die Kosten für den Bau der Fläche einsparen, andererseits können zusätzliche Einnahmen über einen Verkauf der im Besitz der Stadt befindlichen Flächen eingepreist werden. In der Abwägung zu anderen in der Bahnstadt noch

nicht hergestellten Flächen bietet der Morataplatz den Vorteil, dass sein Flächenzuschnitt eine Ausweisung als Baufeld zulässt und sich gleichzeitig mit der Eppelheimer Terrasse, dem „Spitzen Eck“ sowie der Promenade drei Freiflächen in direkter Nähe befinden.

Der Lösungsweg deutet eine Veränderung der städtebaulichen Konfiguration und würde eine Änderung des Bebauungsplanes in diesem Bereich erfordern.

Anstelle einer pauschalen Kostenreduzierung vieler einzelner Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen führt dieser Weg über einen tiefgreifenden Einschnitt bei einer der Maßnahmen. Im Ergebnis blieben jedoch die Umsetzungsbudgets der übrigen Maßnahmen erhalten und die Fortführung der Bahnstadt im bisherigen Duktus und Materialkanon möglich.

Die Aufnahme öffentlicher Förderung für den Brückenbau als auch die Umwandlung der angesprochenen Freifläche in ein Baufeld führt zu einer prognostizierten Defizitreduzierung auf rd. -32,3 Mio. € bis zum Jahr 2027. Damit ließe sich die Defizitsteigerung trotz Fortschreibung der Gesamtmaßnahme bis 2027 auf rd. -6,4 Mio. € begrenzen.

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.

2. Ausgaben

a. Weitere Vorbereitung

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.II.	Weitere Vorbereitung						
1	Planungskosten Gesamtprojekt	2.644,0	2.581,0	63,0	28,1	118,0	268,0
2	Vergütung Dritter	2.468,9	2.174,6	294,4	91,2	123,8	125,0
3	Gutachten/ Untersuchung	1.377,0	1.452,0	-75,0	38,1	71,2	118,8
4	Öffentlichkeitsarbeit	1.192,8	1.276,2	-83,4	15,9	64,1	16,0
5	Bürgerbeteiligung	70,0	70,0	0,0	0,0	10,0	0,0
SUMME		7.752,7	7.553,7	199,0	173,3	387,1	527,8

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 und die Bürgerbeteiligung. In 2021 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 2021 sind Ausgaben für städtebauliche Planungen für die Bereiche nördlich der Eppelheimer Straße, südlich der Eppelheimer Straße und die Freiflächen entlang des Czernyrings eingeplant.

Im Wirtschaftsplan 2021 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.

Während die Budgets Gutachten und Öffentlichkeitsarbeit gekürzt werden, um Mehrkosten in anderen Bereichen aufzufangen, kommt es zu einem Anstieg der prognostizierten Kosten in den Bereichen Planungskosten und Vergütung Dritter. Die Kostensteigerungen sind dabei im Wesentlichen auf die Fortschreibung der Gesamtmaßnahme bis 2027 zurückzuführen. So sind auch weiterhin Kosten für städtebauliche Planungen und Bebauungsplanverfahren sowie mit einem Abschließen der Baumaßnahmen nicht vor 2027 auch die Verlängerung des Vorhaltens einer Baustellenkoordination und eines Gestattungsmanagements angeraten.

b. Grunderwerb

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb						
1.A Flächenankauf	28.517,3	28.517,3	0,0	35,0	3.941,8	1.650,0
1.B Flächenankauf von der EGH	9.329,7	9.329,7	0,0	20,6	82,4	0,0
1.C Flächenankauf außerhalb der SEM (vor 2009)	4.500,0	4.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Nebenkosten des Grunderwerbs	3.281,6	3.494,6	-213,0	3,1	260,1	108,9
3 Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	1.400,0	800,0	600,0	-9,5	209,5	100,0
SUMME	47.028,6	46.641,7	387,0	49,2	4.493,7	1.858,9

Seit 2009 wurden bis Mitte dieses Jahres Ausgaben für den Flächenankauf (ohne EGH Erschließungsflächen) in Höhe von über 22 Mio. € getätigt, womit bereits rd. 80 % der geplanten Ankäufe realisiert sind. Für 2021 sind Mittel für bisher noch nicht getätigte Ankäufe an der Eppelheimer Straße sowie entlang der Montpellierbrücke eingeplant. Zusätzlich werden Ausgaben für einen Flächenankauf für die Verlängerung des Max-Planck-Rings zur Erschließung der M-Baufelder notwendig. Die Kaufvertragsverhandlungen sind weit fortgeschritten und es besteht die Absicht diese zeitnah abzuschließen. Trotzdem bleiben die vorgelegten Kalkulationen immer mit einem gewissen Risiko verbunden.

Hierdurch werden sich analog die Ausgaben für Nebenkosten des Grunderwerbs vergrößern.

c. Ordnungsmaßnahmen

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen						
1 Bodenordnung	161,1	641,0	-479,9	0,0	0,0	0,0
2 Freilegung/Substanzwertenschädigung	44.790,0	38.426,0	6.364,0	1.747,0	1.9737,2	3.350,0
3 Verlagerung/Sonstiges	20.869,7	20.869,7	0,0	0,0	0,0	110,0
4 Erschließung	185.492,2	186.772,9	-1.280,7	3.798,1	4.345,5	13.556,4
5 Sonstige Kosten Erschließung	2.239,1	2.014,8	224,3	28,1	136,9	165,0
SUMME	253.552,2	248.724,5	4.827,7	5.573,2	6.419,5	17.181,4

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. 253 Mio. € stellen sie den kostenmäßig größten Teil der finanziellen Gesamtabwicklung der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt dar.

Gleichzeitig stecken in diesen Positionen auch die größten Unsicherheitsfaktoren, 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. Demgegenüber konnten im Ausgabenbereich der Bodenordnung Einsparpotenziale generiert werden.

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 gestiegenen Ausgaben für das Bodenmanagement, enthalten in der Freilegung und Substanzwertentschädigung, ergeben sich zum großen Teil daraus, die Entwicklungsmaßnahme erst in 2027 abschließen zu können. Bis dahin werden weiterhin Provisorien, die Zwischenlagerung und Umsetzung von Erdmaterial als auch Aufwendungen aufgrund der steigenden zeitlichen Entkoppelung von Straßenbau und Baufeldentwicklung notwendig. Es müssen längerfristig Zwischenlösungen vorgehalten werden, was zu Mehrkosten führt. Schwer zu kalkulierende Verpflichtungen aufgrund von Kaufvertragsregelungen machen Mehrausgaben notwendig. Grundsätzlich handelt es sich um Aufwendungen, die für die Realisierung der städtebaulichen Ziele der Entwicklungsmaßnahme unumgänglich sind und von denen die zukünftigen Einnahmenerwartungen abhängen.

Hinzu kommt Unvorhergesehenes im Zuge durchgeführter Abbruchmaßnahmen und Kampfmittelondierungen. Beispielsweise werden im Zuge der Freimessung immer wieder Störstellen entdeckt, die den Aufwand für die Kampfmittelfreiheit der Flächen erhöhen. Die Freimessung von Kampfmitteln, insbesondere die Räumung von Bombentrichtern parallel zur Durchführung und in Abstimmung mit den Abbruchmaßnahmen, erwies sich zuletzt als weitaus aufwendiger als erwartet. Die Trichter sind dabei mit unterschiedlichstem Material verfüllt – so wurden in der Vergangenheit bereits Zünderreste, Munition, Bauschutt, Autowracks etc. angetroffen.

Zusätzliche in den Wirtschaftsplan 2021 aufzunehmende Maßnahmen, wie der Abbruch der Gebäude zur Errichtung des Kältewerks auf dem Baufeld T2, Abbruchmaßnahmen auf dem Baufeld E4.2 als auch neue zeitliche Vorgaben zum Abbruch der Gebäude auf dem Baufeld T3 zur Entwicklung weiterer Flächen im Technologiepark erhöhen die Ausgaben zusätzlich.

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

Bei den Erschließungskosten sind weitreichende Einsparungen erfolgt. Trotz der Fortschreibung der Maßnahmen in die Zukunft ist es gelungen mit Hilfe einer Prioritätensetzung der projektierten Maßnahmen die Kostensteigerung zu beschränken. Eine Budgetanpassung im Rahmen der allgemeinen Preissteigerung erfolgte entsprechend nur für Maßnahmen, die für die Funktionsfähigkeit und die Beibehaltung der Qualitätsstandards der Bahnstadt eine wesentliche Rolle spielen. Beispielhaft können die Straßen im Kopernikusquartier, die Einstein- u. Goepfert-Mayer-Str. für die Erschließung des Konferenzentrums, der Max-Planck-Ring als Anbindung an den Hauptbahnhof als auch der Europaplatz angeführt werden, der an prominenter Stelle und Entree in die Bahnstadt als öffentliche Platzfläche eine Verbindungsfunktion im Stadtkörper darstellt. Die Anhebung seines Budgets wurde bereits beschlossen und ist in dieser Form in den Wirtschaftsplan eingeflossen (Drucksache 0187/2020/BV). Alle übrigen Maßnahmenbudgets bleiben in ihrer bisherigen Höhe unverändert. Im Hinblick auf die bisherige Baukostenentwicklung verbleibt für sie ein gewisses Kosten- bzw. Qualitätsrisiko. Dies wird zu gegebener Zeit zu überprüfen sein, je nachdem wie sich die Bauwirtschaft in den kommenden Jahren entwickelt.

Neu hinzugekommen in den Wirtschaftsplan sind Ausgaben für bisher nicht vorgesehene Erschließungsmaßnahmen u. a. ein Ringschluss für das Bebauungsplangebiet nördl. Eppelheimer Straße, ein Budget für die Platzfolge am Czernyring und den öffentlichen Teil des Platzes am Konferenzzentrum.

Anstelle der pauschalen Kürzung einer Vielzahl von Maßnahmen, ist es das Ziel, mit wenigen deutlichen Einschnitten, die Realisierbarkeit der übrigen Maßnahmen sicherzustellen. Entsprechend dieser Strategie ist mit dem Budget für Grün entlang der Bahn ein Posten von fast 1 Mio € komplett entfallen. Gleiches gilt für den Morataplatz, dessen Herstellung im Falle der Umwandlung in ein Baufeld entbehrlich ist. Durch diesen Vorschlag lassen sich Baukosten von rd. 1,3 Mio. € einsparen, ohne dass eine alternative Gestaltung für diese Fläche notwendig wird. Dies wurde bereits unter 1. Gesamtbetrachtung - Zusätzliche Einsparvariante/Einnahmenverbesserung erläutert.

Neben der im Bau befindlichen Pfaffengrunder Terrasse inkl. einer öffentlichen Toilettenanlage mit Technikraum ist für 2021 die Fertigstellung des Lückenschlusses des Czernyrings zwischen Max-Planck-Ring West und Czernyrücke geplant. Begonnen wird mit den Baumaßnahmen Max-Planck-Ring als auch Einsteinstraße, die zeitgleich zu den Baumaßnahmen B1 und B2 als auch dem Konferenzzentrum umzusetzen sind.

Planerisch wurde auch die Entwicklung der Bahnstadt West vorangetrieben. Die Ausführung der Baumaßnahme Bahnstadt West 1. BA ist für 2021 vorgesehen.

Die Gesamtheit der in 2021 zu planenden und zu bauenden Erschließungs- und Freianlagen führt zu einem verhältnismäßig hohen Ausgabenansatz im Wirtschaftsplan für das kommende Jahr, der trotz der vorgesehenen Einsparvorschläge allein aufgrund der Fortschreibung der KuF bis 2027 die Mehrkosten nicht komplett auszugleichen vermag.

d. Hochbaumaßnahmen

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.V.	Hochbaumaßnahmen						
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	16.624,5	16.614,5	10,0	0,0	20,4	24,2
2	Verlängerung Querbahnsteighalle	4.468,6	4.456,7	11,9	2,9	3,1	1.006,0
3	Sonstiges	500,0	125,1	374,9	0,0	0,0	0,0
SUMME		21.593,1	21.571,2	21,9	2,9	23,5	1.030,2

Die öffentlichen Hochbaumaßnahmen in der Bahnstadt sind weitgehend abgeschlossen, weshalb hier nur noch mit vergleichsweise geringen Ausgaben zu rechnen ist. Wie bereits im letzten Wirtschaftsplan, enthält auch der Planansatz 2021 eine Anpassung der Ausgaben als Fortschreibung bis 2027. Sie hängen mit der Verlängerung der Mietdauer für die Fläche der Querbahnsteighalle vom Hbf. in die Bahnstadt zusammen, sowie der Restzahlung des mittlerweile in Schlussrechnungen vorliegenden Baus der Kita in der Güterhalle zusammen. Weitere Kosten sind in dieser Position in den kommenden Jahren nicht zu erwarten.

e. Sonstige Kosten

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.	Sonstige Kosten						
1	Kommunales Wohnungsbauförderprogramm	6.000,0	6.000,0	0,0	692,7	0,0	500,0
2	Honorar Entwicklungstreuhänder	11.968,6	8.718,6	3.250,0	894,7	472,3	850,0
3	Finanzierungskosten/-ertrag	13.964,1	8.626,4	5.337,7	339,1	756,7	921,8
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	50,0	28,0	22,0	9,1	2,9	6,0
5	Wirtschaftsprüfer	236,5	136,5	100,0	17,5	0,0	18,0
SUMME		32.219,2	23.509,5	8.709,7	1.953,2	1.231,9	2.295,8

Veränderungen zur KuF mit Stichtag 31.12.2019 ergeben sich vor allem in den Finanzierungskosten. Während die Planungen in der Bahnstadt sowie die Investitionen in Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen immer weiter fortschreiten, ergeben sich Einnahmen aus Grundstückserlösen bzw. Ausgleichsbeträge erst zeitversetzt. Der damit einhergehende Liquiditäts-

bedarf ist weitgehend über Darlehen abgedeckt. Das zeitgleiche Umsetzen der Baumaßnahmen führt für die Bahnstadt somit zu einem zunehmenden Finanzierungsbedarf in Verbindung mit Darlehenszinsen. Aufgrund der Niedrigzinspolitik der EZB wird mittlerweile auch für zur Sicherstellung der Liquidität bestehenden „Guthaben“ ein Verwahrentgelt erhoben. Dies führt dazu, dass auch in Zeiten steigender Einnahmen Finanzierungskosten anfallen werden. Es werden Maßnahmen ergriffen, um diese möglichst gering zu halten. Sie führen jedoch zu einer zusätzlichen Belastung des Treuhandvermögens. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass Veränderungen auf den Finanzmärkten erfahrungsgemäß nur schwer voraussagbar sind. Die Darstellung der Finanzierungskosten ist insofern lediglich als Momentaufnahme der derzeitigen Situation zu bewerten.

Im Rahmen der Fortschreibung der KuF bis 2027 wirkt sich der Finanzierungsbedarf natürlich besonders gravierend aus. Aufgrund der eingeschränkten Darstellungsmöglichkeit ließ er sich in den letzten Jahren nicht adäquat prognostizieren. Erst jetzt werden die Auswirkungen einer in der Realität bereits erfolgenden längeren Dauer der Entwicklung einer so komplexen Gesamtmaßnahme wie der Bahnstadt deutlich. Gleichzeitig wird versucht die Auswirkungen des Finanzierungsbedarfs im Rahmen zu halten. Dies passiert indem Darlehensverträge abgelöst und zu weitaus besseren Konditionen angelegt werden. Hier kommt der Gesamtmaßnahme die derzeitige Niedrigzinspolitik sehr entgegen.

Durch ein **aktives Finanzierungsmanagement** in Form zusätzlicher städtischer Zahlungen aus dem Haushalt über die kommenden Jahre bis 2027 ließe sich bei aktueller Kalkulation der Finanzierungsbedarf von 13.964,1 T€ (siehe Tab. 2e. sonstige Kosten) um **rd. 1.448,3 T€** auf 12.515,8 T€ reduzieren. Die Zahlungen selbst 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.

Ausgaben für das Trägerhonorar ergeben sich aus der unverändert hohen Maßnahmenumsetzung, die sich auch auf die Betreuung der Maßnahmenabwicklung und Projektsteuerung der Gesamtmaßnahme auswirkt. Gleichzeitig ist der Abstimmungsbedarf aufgrund der komplexer werdenden Situation der Durchführung von Ordnungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem voranschreitenden Hochbau gestiegen. In der Fortschreibung der KuF bis 2027 sind auch die Aufwendungen für die Maßnahmenbetreuung entsprechend dem tatsächlichen Entwicklungsstand anzupassen. Da der Bau der Bahnstadt noch bis mindestens 2027 fortschreiten wird, fallen auch für die hinzugekommenen Jahre Aufwendungen an, die bisher nicht eingestellt waren. Der Fortschreibung des Trägerhonorars liegt die Annahme zugrunde, dass mit der Verlängerung der Maßnahmendurchführung Aufgaben vermehrt auch auf städtische Ämter übertragen werden können. Die Begleitung der Maßnahmen ist spätestens 2025 erneut zu diskutieren.

Durch die Fortschreibung der Maßnahme fallen ebenso zusätzliche Aufwendungen für die jährlich stattfindende Wirtschaftsprüfung an.

3. Einnahmen

a. Grundstücksverkauf

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2019	2. Hj. 2019	2020
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf						
SUMME	77.830,0	74.780,4	3.049,6	0,0	11.964,7	10.971,4

Einnahmen für das Treuhandvermögen ergeben sich u. a. aus Flächenverkäufen. Für das Wirtschaftsjahr 2021 wird mit Einnahmen aus Grundstücksverkäufen der C-Baufelder (Kopernikusquartier) sowie der Veräußerung des Grundstücks des Konferenzentrums gerechnet. Da der Verkauf der Baufelder unmittelbar bevorsteht, sind bereits die Verkaufserlöse klar. Es kann mit einer zusätzlichen Einnahmenerwartung von mehreren Millionen gerechnet werden. Darüber hinaus befindet sich die Verwaltung fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

Mit dem Vorschlag den Morataplatz in ein Baufeld umzuwandeln und zu vermarkten geht eine zusätzliche Einnahmenerwartung einher. Es wird mit einer voraussichtlichen Mindesteinnahme von rd. 1.1 Mio. € gerechnet. Sie ist abhängig von der möglichen baulichen Ausnutzung, die auf dieser Fläche gesehen wird und ist in ihrer Höhe entsprechend anzupassen.

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

b. Ausgleichsbeträge

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
	[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	300,0
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	300,0

Der kalkulierte Einnahmenansatz der Ausgleichsbeträge hat sich zum Stichtag 30.06.2020 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 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.III.	Zuschüsse/ Mittel Dritter						
1	Zuwendungen LGVFG	8.655,6	6.654,8	2.000,8	0,0	500,0	0,0
2	Städtebauförderung	27.165,0	27.165,0	0,0	1.000,0	0,0	1.000,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	240,0	240,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Zahlungen Stadt	37.932,6	36.932,6	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0
SUMME		73.993,1	70.992,4	3.000,8	2.000,0	500,0	1.000,0

Zuwendung nach dem LGVFG

Die erwarteten Zuwendungen nach dem LGVFG erfolgen auf der Basis bereits erteilter Mittelbewilligungen. Es wird von einer zusätzlichen Einnahme für die Förderung der Gneisenaubrücke ausgegangen, die sich aus den erhöhten anrechnungsfähigen Kosten ergibt. Sie wurde erneut zur Förderung über LGVFG-Mittel angemeldet.

In 2020 lassen sich Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln für den Ausbau des Czernyrings generieren.

Städtebauförderung

Eine Zahlung von Städtebaufördermittel von Bund und Land ist letztmals in 2017 erfolgt, so dass insgesamt ein Betrag in Höhe von 15.900,0 T€ an Bundes- und Landesmitteln gezahlt wurden. In 2020 und 2021 ist in der KuF der Komplementäranteil der Stadt in Höhe von jährlich 1.000 T€ enthalten.

Zahlungen der Stadt

Gemäß den Vorgaben und in Abstimmung mit der Rechtsaufsichtsbehörde hat die Stadt Heidelberg Feststellungen zum Umgang mit dem prognostizierten Defizit zum Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt getroffen. Mit dem Haushaltsplan 2019/2020 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 bzw. der Aktualisierung zum Ende 2019 (DS Nr. 0415/2019/BV) hat der Gemeinderat dazu ein Konzept im Sinne § 59 Abs. 2 Satz 3 GemHVO beschlossen. Dieses wird mit der Aufstellung des neuen Doppelhaushalts 2021/2022 und der mittelfristigen Finanzplanung entsprechend fortgeführt.

Es 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 30.06.2020 enthalten.

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[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	20.500,0	19.500,0	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0
Summe B.III.4 Zahlungen Stadt		37.932,6	36.932,6	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0

d. Sonstige Erträge

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2020	KuF 31.12.2019	+ / -	30.06. 2020	2. Hj. 2020	2021
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge							
1	Dritte	1.050,2	794,3	255,9	169,3	20,0	20,0
2	Stadt Heidelberg (hiervon: Stadtbetriebe Erstattung Kanal)	40.627,6 (12.104,3)	40.627,6 (12.104,3)	0,0 (0,0)	0,0	0,0	0,0
SUMME		41.677,9	41.422,0	255,9	169,3	20,0	20,0

Die Fortschreibung der KuF bis 2027 führt bei den „Sonstigen Erträgen“ zu erwartende Mehreinnahmen von insg. rd. 255 T€. Es handelt sich um Einnahmen aus der Liegenschaftsverwaltung. Im aktuellen Planansatz für 2021 belaufen sich diese auf 20 T€.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierungskosten für die Gesamtlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich derzeit auf rd. 12.515,8 T€, bereinigt durch ein aktives Finanzierungsmanagement.

Die Finanzierung der Maßnahme zum 30.06.2020 stellt sich wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	30.06.2020
Kredite / Darlehen	
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 01.03.2021)	-10.000.000,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	-10.000.000,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	-343.750,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 30.03.2020)	0,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.03.2021)	0,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145799 (bis 30.10.2020)	-5.000.000,00
Sparkasse HD Festdarlehen 6163145780 (bis 30.10.2020)	-5.000.000,00
Summe	-30.343.750,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	708.320,91
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	399.053,36
Commerzbank, Festgeld-Kto. 582904901	0,00
Summe	
Summe	- 29.236.375,73

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist mit einem maximalen Stand der Fremdfinanzierung zum Ende des Jahres 2024 in Höhe von rd. -67.609,1 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 50.000,0 T€, wobei zwei Festdarlehen über jeweils 5.000,0 T€ in 2020 bereits ausgelaufen sind. Weitere werden in 2021 auslaufen. Unter der Voraussetzung, dass alle Ausgaben getätigt werden, ist eine neuerliche Kreditaufnahme in 2020/21 notwendig.

5. Risikobetrachtung

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

Die Corona-Krise bedeutet eine erhebliche Belastung für den Haushalt der Stadt Heidelberg. In der daraus resultierenden Diskussion um den Doppelhaushalt 2021/22 wurden auch die Maßnahmen in der Bahnstadt auf den Prüfstand gestellt. Es erfolgte eine Prioritätensetzung der noch geplanten Maßnahmen. Mit der Budgetanpassung der priorisierten Maßnahmen wird den Auswirkungen der konjunkturell bedingten Baupreientwicklungen Rechnung getragen. Die Notwendigkeit einer Priorisierung bedeutet gleichzeitig jedoch, dass nicht alle Maßnahmenbudgets dahingehend angepasst werden können. In der Folge verbleibt für die übrigen Maßnahmen ein erhöhtes Kosten- bzw. Qualitätsrisiko. Ihre Finanzierung wird im Rahmen ihrer konkreten Umsetzung zu überprüfen sein.

Darüber hinaus fehlt der finanzielle Spielraum, um alle neu projektierten Maßnahmen in die Kosten- u. Finanzierungsübersicht zu übernehmen. Einige verbleiben für den Wirtschaftsplan 2021 ohne Umsetzungsbudget. Ihre Umsetzbarkeit wird auf die zukünftige Wirtschaftsplanung verschoben. Bis dahin bleibt eine Diskrepanz zwischen städtebaulichem Ziel und Finanzierung.

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

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

Bei aller Genauigkeit, die die KuF zunehmend hat, kann es sich insgesamt betrachtet nach wie vor nur um eine Prognose über den weiteren finanziellen Verlauf der Maßnahme handeln. Der tatsächliche Verlauf der Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme hängt von verschiedenen Variablen ab, die nur begrenzt von der Stadt beeinflussbar sind. Die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung, die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken, die Entwicklung von Baupreisen spielen hierbei ebenso eine Rolle wie die Höhe der Finanzierungszinsen. Auch die Bereitstellung staatlicher Fördermittel ist letztendlich nicht kalkulierbar. Um die Finanzierungslücke und insbesondere die Kreditaufnahme zu mindern, wird die zeitnahe Vermarktung der im Eigentum der Stadt stehenden Grundstücke in den nächsten Jahren zunehmend wichtiger.

Die Einnahmenseite im vorliegenden Wirtschaftsplan ist konservativ betrachtet. Zwar trägt die gute konjunkturelle Lage auf dem Immobilienmarkt auch zu Steigerungen der Bodenpreise bei, ihre Größenordnung lässt sich jedoch schwerer prognostizieren und der tatsächliche Einnahmenerlös steht erst mit dem tatsächlichen Grundstücksverkauf eindeutig fest. Die aktuelle Vermarktung im Kopernikusquartier zeigt, dass sich derzeit höhere als die eingepreisten Quadratmeterpreise generieren lassen.

Für den Fall, dass kalkulierte Einnahmen durch Verkaufserlöse jedoch nicht in der angenommenen Form und insbesondere Zeitspanne generiert werden können, kann durch die Fortsetzung der Erschließungsmaßnahmen die Neuverschuldung nochmals zunehmen. Dies ist als Risikofaktor für die KuF zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang gewinnt auch das Thema „Negativzins“ zunehmend an Bedeutung, als dass mittlerweile bei hohen Einnahmeerwartungen mit mittelfristig anfallendem Verwahrentgeld zu rechnen ist. Gleichzeitig ist ihre zeitliche Entwicklung kaum vorhersagbar, was präventive Maßnahmen erschwert.

III. Anhang

1. KuF zum Stichtag 30.06.2020 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2021



Ansprechpartner

Dr.-Ing. Christian Hemkendreis
Büroleiter 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