

torbahnhof, die Einrichtung eines Bürgerzentrums, die Ansiedlung einer Praxishochschule, der Bau einer Großsporthalle, die Einrichtung eines Business Development Centers für Organische Elektronik und die Konzeptionierung eines Innovationsparks. Die Konversionsentwicklung ist damit nicht nur eine hoch komplexe Aufgabe, sondern sie erfordert von der Stadt auch einen hohen finanziellen und personellen Einsatz. Um die finanzielle Tragfähigkeit dennoch zu sichern müssen Notwendiges und die Wünschenswertes in ein angemessenes Verhältnis gebracht werden. Einen zusätzlichen Impuls wird es sicher durch das „Grüne Band des Wissens“ geben, ein mit Hilfe der IBA initiiertes Projekt auf der Konversionsfläche Südstadt, für das im Rahmen des Programms „Nationale Projekte des Städtebaus“ Fördermittel i. H. v. 5,9 Mio. € nach Heidelberg fließen können.

Die Realisierung der **Bahnstadt** schreitet wesentlich schneller voran als erwartet: sie ist ihrem Zeitplan rund zwei Jahre voraus. Die dynamische Entwicklung der Bahnstadt bringt es allerdings auch mit sich, dass bestimmte Aufgaben und Ausgaben früher anfallen als geplant, während ein Großteil der Einnahmen (Ausgleichsbeträge) erst am Ende der Maßnahme zu verzeichnen sein wird. Zur Stützung des Treuhandvermögens Bahnstadt hat die Stadt in 2015 im Zuge eines vorgezogenen Defizitenausgleichs Infrastrukturvermögen im Umfang von 15 Mio. € übernommen. Dennoch schließt die Kosten- und Finanzierungsübersicht des Treuhandvermögens zum Laufzeitende im Jahr 2022 immer noch mit einem prognostizierten Defizit von 22,7 Mio. € ab (Stand 31.12.2015). Im Rahmen der Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan 2016 wurden dem Gemeinderat im Dezember 2015 Maßnahmen zur Defizitreduzierung vorgeschlagen.

Im April 2016 hat sich der Gemeinderat für die Bahnstadt als Standort für ein neues **Konferenzzentrum** entschieden. Laut einer Analyse könnten mit dem neuen Konferenzzentrum bisher ausgelagerte Kongresse wieder nach Heidelberg geholt und die Wirtschaftsinfrastruktur erheblich aufgewertet werden. Parallel zur Untersuchung der Projektrealisierung im Rahmen eines Architektenwettbewerbs soll auch eine Feinuntersuchung der möglichen Finanzierungsmodelle und Betreiberkonzeptionen vorgenommen werden. Stand Februar 2016 werden die Baukosten auf rund 65 Mio. € geschätzt; der Zuschussbedarf, über den auch die Investition finanziert werden soll, liegt voraussichtlich bei über 3 Mio. € je Jahr. Der laufende Zuschuss wäre ab Betriebsaufnahme (voraussichtlich im Jahr 2021) neu im Haushalt zu veranschlagen, während der Zuschussbedarf für die Stadthalle, für deren Nutzung ein neues Konzept erstellt wird, weiterhin besteht.

Ein wesentlicher Beitrag zur Gestaltung der Zukunftsfähigkeit der Stadt ist auch die Modernisierung und der Ausbau des Straßenbahnnetzes im Rahmen des **Mobilitätsnetzes**, mit dessen baulicher Umsetzung im Sommer 2015 begonnen wurde. Ziel ist es dabei, über 10.000 Fahrgäste pro Tag hinzuzugewinnen, davon über 7.000 Umsteiger vom Auto, um so den Straßenverkehr wesentlich zu entlasten. Welcher Betrag nach Bundes- und Landeszuschüssen (maximal bis zu 80 % der förderfähigen Kosten) von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, der Stadt Heidelberg und weiteren Kostenträgern zu erbringen ist, ist noch nicht bezifferbar, so dass hier ein wesentliches Kostenrisiko bei der Stadt liegt.

Unter anderem in Zusammenhang mit dem Mobilitätsnetz muss die Kapitalrücklage der **Stadtwerke Heidelberg GmbH** erhöht werden, damit der mittelfristige Verzehr des Eigenkapitals deutlich abgemildert wird und ausreichend finanzielle Handlungsspielräume für den weiterhin notwendigen Restrukturierungsprozess in einem schwierigen Marktumfeld bestehen. Ein wichtiger Baustein ist auch die „Energiekonzeption 2020“, mit der die Energiewende in der Region vorangebracht werden soll. Von 2015 bis 2019 sind zur Aufstockung der Kapitalrücklage im Haushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung jährlich 20 Mio. € vorgesehen. Hinzu kommen noch die anfallenden Kapitalkosten für die Finanzierung der Baumaßnahmen im Rahmen des Mobilitätsnetzes.

Insgesamt geht im Doppelhaushalt 2015/2016 die Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung bis 2019 davon aus, dass der Ergebnishaushalt einen Zahlungsmittelüberschuss zwischen 22 und 30 Mio. € je Jahr erwirtschaften kann - allerdings mit fallender Tendenz. Dennoch liegt der Kreditbedarf aufgrund des hohen Investitionsvolumens mit einem Saldo aus Finanzierungstätigkeit zwischen 29 und 44 Mio. € je Jahr vergleichsweise hoch. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat daher in seiner Genehmigung des Doppelhaushalts 2015/2016 darauf hingewiesen, dass das sehr ambitionierte Investitionsprogramm zu einem bedenklichen Anstieg der Verschuldung bei gleichzeitiger Aufzehrung vorhandener Finanzierungsreserven führt. Nach der vorliegenden Fortschreibung der Finanzplanung würde sich der Schuldenstand im Kernhaushalt bis zum Ende des Finanzplanungszeitraums im Jahr 2019 auf rund 296 Mio. € erhöhen und sich somit mehr als verdoppeln. Daher hat das Regierungspräsidium dazu aufgefordert, der Begrenzung der Neuverschuldung durch geeignete Maßnahmen oberste Priorität einzuräumen.