

Sachstandsbericht

**Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2021 |
Wirtschaftsplan 2022**

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Heidelberg Bahnstadt

Stand 27.10.2021 – Finale Fassung



INHALT

I. Vorbemerkung

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2021 | Wirtschaftsplan 2022

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 30.06.2021 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2022

Hinweis:

In den Tabellen sind immer die tatsächlichen Werte laut Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stichtag zum 30.06.2021 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 Kassenwirksamkeit
- Berücksichtigung neuer Einzelmaßnahmen (sofern erforderlich)

Mit dem vorliegenden Bericht wird über die Fortschreibung der KuF zum Stichtag 30.06.2021 berichtet und zugleich der Wirtschaftsplan 2022 vorgestellt. Die aktuelle Fortschreibung der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung führt zu einem kalkulierten Defizit am Ende des Jahres 2027 in Höhe von rd. **-33.630,7 T€**. Somit hat sich gegenüber der KuF-Fortschreibung zum 31.12.2020 (rd. 33.288,5 T€) eine Erhöhung von rd. **342,2 T€** ergeben. Wesentlich für die Erhöhung des prognostizierten Defizits sind Ausgaben, die sich aus Baupreissteigerungen und konjunkturell bedingten Mehrkosten, aufgrund zunehmenden Detaillierungsgrad der Kostenschätzungen einzelner Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, ergeben. Die Ergebnisse der einzelnen Ausgabe- und Einnahmepositionen bei den jeweiligen Ausgaben- und Einnahmengruppen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

II. Kosten- und Finanzierungsübersicht 30.06.2021 | Wirtschaftsplan 2022

Neben einer Betrachtung der einzelnen Maßnahmengruppen über den Gesamtzeitraum (mit Vergleich zur KuF 31.12.2020 (**grün**)) erfolgt eine Darstellung der bislang im Treuhandvermögen angefallenen Kosten (Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2021 (**rot**)) sowie eine Betrachtung der im Treuhandvermögen veranschlagten Mittel für das Jahr 2022 (= **Wirtschaftsplan 2022**) sowie die Restpositionen 2. Hj. 2021 des Wirtschaftsplans 2021 (**blau**) entsprechend der nachfolgenden Tabelle zzgl. ergänzender textlicher und graphischer Erläuterungen.

Pos. Maßnahme	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
Pos. Maßnahme						
SUMME						

1. Gesamtbetrachtung

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A. Ausgaben	371.031,9	368.205,4	-2.826,5	6.472,9	11.162,5	16.888,9
B. Einnahmen	336.302,0	333.822,5	2.479,5	14.286,3	4.213,5	1.650,0
Saldo	---	---	---	---	-6.948,9	-15.238,9
Saldo Vorperiode	---	---	---	---	-3.063,2	-8.645,8
SUMME	-34.729,8	-34.387,6	-342,2	-24.486,1	-10.012,0	-23.884,7
Finanzierungsvorteil	1.099,1	1.099,1	0,0			
SUMME bereinigt	-33.630,7	-33.288,5	-342,2			

Die Fortschreibung zum Stichtag 30.06.2021 schließt mit einem prognostizierten Defizit für das Jahr 2027 in Höhe von -34.729,8 T€. Insofern liegt das Saldo von Einnahmen und Ausgaben mit rd. 342,2 T€ über dem Saldo zum 31.12.2020.

Bereinigt durch die Finanzierungsvorteile eines aktiven Finanzierungsmanagements in Folge des Einpreisens regelmäßiger Zahlungen aus dem städtischen Haushalt ergibt sich ein prognostiziertes Defizit von **33.630,7 T€** (siehe auch e. sonstige Kosten).

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

Im Mai 2021 wurde mit dem Bauabschnitt zwischen Czernyplatz und Max-Planck-Ring West ein weiteres Teilstück des Czernyrings fertiggestellt. Die Baumaßnahme stellt den Lückenschluss zur Czernybrücke und den Übergang in die Eppelheimer Straße her. In 2022 soll der Ausbau der Schere West beginnen. Sie umfasst den Bau des Unterfliegers für den Zweirichtungsverkehr und den Endausbau der Verkehrsführung am Knotenpunkt an der Montpellierbrücke. Die Schere West bildet den östlichen Abschluss der Maßnahme Czernyring und soll in enger Abstimmung mit dem Bau der nicht mehr in der Bahnstadt liegenden Schere Ost Richtung Hebelstraßenbrücke erfolgen.

Mit dem Czernyring wird der östliche Teil der gesamtstädtisch bedeutsamen südlichen Querspange als Stadtteilverbindung von der Hebelstraßenbrücke bis zum Anschluss Rittel komplettiert.

Gleichzeitig mit dem Lückenschluss des Czernyrings ist der Bau des Max-Planck-Rings bereits weit fortgeschritten. Sein Ausbau erfolgt zeitgleich zum 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. Der Ostast zwischen den Baufeldern B2 und B3 ist bis auf die Gehwege entlang des Hochbaus auf dem Baufeld B2 weitgehend abgeschlossen. Im Oktober 2021 beginnt der Ausbau des Westasts des Max-Planck-Rings.

Die Planung des Europaplatzes ist ebenfalls weit fortgeschritten. Der Bau des Europaplatzes ist in die Bauzeiten der Hochbauten einzutakten und bildet deren Erschließung vom Czernyring aus. 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.

Zusätzlich ist die Straßenplanung parallel zu den Bahngleisen in Verlängerung des Max-Planck-Rings voranzutreiben. Es handelt sich um die Realisierung der bisher als Kleine Bahnrandstraße benannte Verbindung, die insbesondere für die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 eine wichtige Rolle spielt.

Die Baufeldfreimachung für das Kopernikusquartier wurde Mitte 2021 abgeschlossen. Das ehemalige PX-Gebäude ist abgebrochen und die angrenzenden und zuletzt von Aldi genutzten Flächen des ruhenden Verkehrs entfernt. Unter dem Gebäude traten tief liegende Fundamente von bis zu 4,5 m Stärke zu Tage, die mit einem erhöhten Aufwand ebenfalls entfernt werden mussten. Einen besonderen Einsatz erforderte das Verpflanzen von drei Bestandsbäumen, die entlang der Promenade einen neuen Standort gefunden haben.

Anschließend folgten noch notwendige weitreichende Arbeiten zur Beräumung von Bombentrümmern auf dem Gelände und entsprechende Bodenuntersuchungen zur Baufreimachung.

Die Bodenarbeiten auf den ersten Baufeldern im Kopernikusquartier haben bereits begonnen. Der dortige Hochbau wird in 2022 folgen. Mit der Entwicklung des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile erfolgt der Ausbau der Kopernikusstraße und der Maria-Mitchell-Straße. Ihn gilt es mit den Hochbaumaßnahmen und der Baustellenlogistik abzustimmen.

Im Kopernikusquartier sind Gebäude für Wohnen, Dienstleistungen und kleinere Einzelhandelsgeschäfte geplant. Neu angelegt wird dort der Kopernikusplatz.

Die Abbruchmaßnahmen für den Bau des Kältewerks der Stadtwerke Heidelberg auf dem Baufeld T2 an der Einsteinstraße sind ebenfalls abgeschlossen. Von dort wird zukünftig u.a. das HCC und die Gebäude am Europaplatz effizient mit Kälte versorgt.

Das Konferenzzentrum der Stadt Heidelberg befindet sich derzeit im Bau und erfolgt zeitgleich mit dem Bau der Einstein- und der Goepfert-Mayer-Straße. Beide Baumaßnahmen sind mit großen Herausforderungen verbunden. Allein aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten zwischen Straßen- und Hochbau und der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Firmen im Technologiepark ist eine enge Abstimmung aller Beteiligten notwendig.

In 2021 wurde den Bewohnern der Stadt Heidelberg mit der Pfaffengrunder Terrasse eine weitere große Platz- und Freifläche übergeben. Nach der Schwetzingen Terrasse ist sie die zweite große Freifläche entlang der Promenade. Es handelt sich mit ca. 12.000 m² um die größte der drei Terrassen. Der neue Platz bietet zahlreiche Angebote zur Naherholung und Bewegung. Neben einem großzügigen Baumhain mit etwa 125 Bäumen über einer wassergebundenen Decke entsteht eine abgesenkte Rasenfläche von 2.200 m² und ein Spielzug mit unterschiedlichen Spielgeräten sowie eine öffentliche WC-Anlage und ein Wasserspiel.

In 2021 wird die bauliche Entwicklung der Bahnstadt nach Westen weiter intensiviert. Der 1. Bauabschnitt der Bahnstadt West inkl. der Marie-Baum-Straße befindet sich aktuell im Bau. Er bildet die Erschließung der Bebauung an den Wohnwegen entlang des Spitzen Ecks und der Marie-Baum-Straße und bindet die dortige Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ der Linie 22 an. Der 2. BA befindet sich derzeit in der Projektierung.

Zusätzlich werden in 2021 und 2022 die vorbereitenden Maßnahmen zum Bau der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße intensiviert.

Kosten fallen auch weiterhin für den Artenschutz (u.a. Umsiedlungsaktionen von Eidechsen, Umgang mit Bestandsbäumen 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 zusehends an ihre Kapazitätsgrenzen, was mit Mehrkosten für den zu erbringenden Ausgleich verbunden ist. Derzeit wird geprüft, welches zusätzliche Potenzial auf den bestehenden Flächen vorhanden ist und welche neuen Flächen erschlossen werden können, um den verpflichtenden, artenschutzrechtlichen Ausgleich zu erbringen.

Für das Jahr 2022 sind Ausgaben von rd. 16.888,9 T€ sowie Einnahmen in Höhe von rd. 1.650,0 T€ vorgesehen. Unter Beachtung der Salden aus der Vorperiode und den zugrunde gelegten Annahmen für das Jahr 2022 schließt der Wirtschaftsplan 2022 mit einem negativen Saldo in Höhe von -46.673,8 T€ ab.

Die Ergebnisse der Fortschreibung sowie die Budgetansätze für den Wirtschaftsplan 2022 werden nachfolgend detailliert dargestellt.

Bereits beschlossene Laufzeitverlängerung bis 2027

Mit der Laufzeitverlängerung der Bahnstadt bis 2027 und der damit verbundenen Fortschreibung der KuF mit dem Wirtschaftsplan 2021 folgt die Stadt dem tatsächlichen Entwicklungsstand der Bahnstadt. Dies bedeutete in erster Linie die Anpassung der Maßnahmenbudgets an die geplanten Umsetzungszeiträume. Gleichzeitig war damit eine Fortschreibung laufender Kosten sowie eine Überprüfung der konkreten Kostenansätze für die sich in Planung bzw. Projektierung befindenden Maßnahmen verbunden (Drucksache 0020/2021/BV).

Mit der Laufzeitverlängerung bis 2027 wurden im Wirtschaftsplan 2021 zusätzliche Einsparvarianten und Einnahmenverbesserungen diskutiert, die an dieser Stelle erneut aufgegriffen werden.

Über die erneute Anmeldung der Fuß- und Radwegbrücke Gneisenaustraße zur Förderung über LGVFG-Mittel lässt sich der Brückenbau mit öffentlichen Fördermitteln unterstützen und die Kosten für die Stadt reduzieren. Für die Gneisenaubrücke wurden entsprechende Mittel zur Förderung angemeldet. Das Regierungspräsidium hat die Neuanmeldung der „Bahnbrücke Bahnstadt Heidelberg – Brücke an der Gneisenaustr.“ positiv beschieden und das Vorhaben in das Förderprogramm 2021 - 2025 für die Anlage kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem LGVFG mit Schreiben vom 07.04.2021 aufgenommen. Der Fördermittelantrag kann noch in diesem Jahr gestellt werden, eine belastbare Höhe möglicher Fördermittel wird sich jedoch erst aus dem noch ausstehenden Zuwendungsbescheid ergeben. Die tatsächliche Höhe der Fördermittel für die Brücke lassen sich voraussichtlich erst in 2022 abschließend beziffern. Der Fördermittelgeber hat jedoch grundsätzlich eine Förderung in Aussicht gestellt. Im Wirtschaftsplan 2022 ist anhand der anrechenbaren Kosten eine Annahme für die zu erwartende Fördermittelhöhe enthalten.

Ein weiterer Vorschlag betraf den Morataplatz. Anders als im Wirtschaftsplan 2021 vorgesehen wird dieser nach Abwägung der städtebaulichen Ziele der Bahnstadt wieder als Freifläche ausgewiesen. Damit wird die Umsetzung sowohl des Rahmenplans Bahnstadt als auch des sich in der Aufstellung befindenden Bebauungsplans fortgesetzt. Das öffentliche Freiflächenangebot in der Bahnstadt wird gestärkt. Die kostenmäßigen Auswirkungen sind unter den Punkten 2.c und 3.a im folgenden ersichtlich.

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 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.II.	Weitere Vorbereitung						
1	Planungskosten Gesamtprojekt	2.644,0	2.644,0	0,0	0,0	58,0	276,0
2	Vergütung Dritter	2.468,9	2.468,9	0,0	54,0	71,0	125,0
3	Gutachten/ Untersuchung	1.377,0	1.377,0	0,0	0,0	75,0	55,0
4	Öffentlichkeitsarbeit	1.192,8	1.192,8	0,4	5,6	14,4	20,0
5	Bürgerbeteiligung	70,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		7.752,7	7.752,7	0,0	59,6	218,4	476,0

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 2022 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 2022 sind Ausgaben für städtebauliche Planungen für die Bereiche Kopernikusquartier, nördlich der Eppelheimer Straße, südlich der Eppelheimer Straße und die Freiflächen entlang des Czernyrings eingeplant.

Im Wirtschaftsplan 2022 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 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.III. Grunderwerb						
1.A Flächenankauf	28.517,3	28.517,3	0,0	751,5	1.540,4	1.500,0
1.B Flächenankauf von der EGH	9.329,7	9.329,7	0,0	0,0	100,0	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	3.273,8	3.282,4	-8,6	41,0	101,6	99,0
3 Nebenkosten des Grundstücksverkaufs	2.200,0	1.950,0	250,0	218,2	531,8	100,0
SUMME	47.820,8	47.579,4	241,4	1.010,6	2.273,8	1.698,9

Seit 2009 wurden bis Mitte dieses Jahres Ausgaben für den Flächenankauf (ohne EGH Erschließungsflächen) in Höhe von rd. 23 Mio. € getätigt, womit bereits rd. 80 % der geplanten Ankäufe realisiert sind. Für 2022 sind Mittel für bisher noch nicht getätigte Ankäufe an der Eppelheimer Straße sowie entlang der Montpellierbrücke eingeplant.

Die Kalkulationen sind jedoch immer mit einem gewissen Risiko verbunden.

Die Ausgaben für Nebenkosten des Grunderwerbs verändern sich analog.

Nebenkosten des Grundstücksverkaufs ergeben sich aus KV-Verpflichtungen aus Grundstücksverkäufen.

c. Ordnungsmaßnahmen

	PLAN Gesamt			IST	PLAN	
	KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.IV. Ordnungsmaßnahmen						
1 Bodenordnung	161,1	161,1	0,0	0,0	0,0	0,0
2 Freilegung/Substanzwertenschädigung	49.965,0	48.090,0	1.875,0	979,5	1.270,5	2.300,0
3 Verlagerung/Sonstiges	20.869,7	20.869,7	0,0	0,0	0,0	110,0
4 Erschließung	186.812,2	185.492,2	1.320,0	2.572,0	6.057,9	9.299,9
5 Sonstige Kosten Erschließung	2.269,1	2.269,1	0,0	165,3	126,2	185,0
SUMME	260.077,2	256.882,2	3.194,9	3.716,8	7.454,6	11.894,9

Der Punkt Ordnungsmaßnahmen umfasst neben den Erschließungskosten sowohl die Positionen Abbruch und Substanzwertentschädigung als auch das Bodenmanagement inkl. der Alt-

lasten- und Kampfmittelbeseitigung. Mit einem geplanten Volumen von rd. 257 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 gestiegenen Ausgaben für das Bodenmanagement, enthalten in der Freilegung und Substanzwertentschädigung, ergeben sich zum großen Teil aus Kosten der Kampfmittelfreimessung und des Rückbaus von Bestandsgebäuden. Zusätzlich werden weiterhin Provisorien, die Zwischenlagerung und Umsetzung von Erdmaterial als auch Aufwendungen wie der abschnittsweise Ausbau von Straßen aufgrund der steigenden zeitlichen Entkoppelung von Straßenbau und Baufeldentwicklung notwendig. Auch Verpflichtungen aufgrund von Kaufvertragsregelungen machen Mehrausgaben notwendig. 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.

Bei den unvorhergesehenen Aufwänden bei den durchgeführten Abbruchmaßnahmen und Kampfmittelondierungen handelt es sich um im Zuge der Freimessung immer wieder entdeckter Störstellen, die den Aufwand für die Kampfmittelfreiheit der Flächen erhöhen. Gleichzeitig kommen im Bereich des Bahnrandes und des Czernyrings weitere Flächen hinzu, die sowohl dem Bau der Kleinen Bahnrandstraße als auch den Scheren Ost und West dienen. Es handelt sich um Aufwendungen für entlang der Bahn angekaufte Flächen. Die Freimessung von Kampfmitteln, insbesondere die Räumung von Bombentrümmern parallel zur Durchführung und in Abstimmung mit den Abbruch- und Erschließungsmaßnahmen, 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. Auch ist mit dem Gebäudeabbruch für das Kältewerk ein weiterer Abbruch in der Bahnstadt hinzugekommen.

Steigerungen der Erschließungskosten beruhen auf Budgetanpassungen im Zuge des Ausbaus des Morataplatzes als öffentliche Platzfläche (rd. 1,4 Mio. €). Auch für alle weiteren Maßnahmen erschwert vor allem die Baupreisentwicklung zusehends die Realisierung der für die Bahnstadt beschlossenen Ausbauqualitäten für Erschließungsflächen und Freianlagen. Die zu Beginn der Entwicklungsmaßnahme festgelegten und letztmalig 2015 angepassten budgetierten qm-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 nicht auskömmlich. Um zukünftig nicht eine deutlich sichtbare Minderung des Standards vornehmen zu müssen, die zu maßgeblichen Qualitätseinbußen in den noch zu entwickelnden Freianlagen führen würde, ist eine fortlaufende An-

passung der Budgets notwendig. Das gilt insbesondere für die Maßnahmen, die bisher keine Budgetanpassung erfahren haben. Wie angekündigt verbleibt für sie ein gewisses Kosten- bzw. Qualitätsrisiko, im Hinblick auf die bisherige Baukostenentwicklung. Dies wird sukzessive zu überprüfen sein.

Weiterhin sorgt die 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. Zumeist werden die Ausgaben mittlerweile erst mit den Ausschreibungsergebnissen kalkulierbar.

In 2022 werden die Planungen für die Eppelheimer Straße sowie die Freianlagen in der Bahnstadt West (Spitzes Eck, Eppelheimer Terrasse und Morataplatz) intensiviert. Neben dem Max-Planck-Ring wird auch der Bau der Einstein- und Goeppert-Mayer-Str. und der 1. Bauabschnitt der Bahnstadt West fertiggestellt. Fortgesetzt werden der Bau des Czernyrings Richtung Montpellierbrücke als auch die Verkehrsanlagen im Kopernikusquartier.

Einen weiteren Meilenstein stellt der Bau des Europaplatzes in der Bahnstadt in 2022 dar. Als neues Stadtentree am Hauptbahnhof wird er ein Ensemble aus fünf Gebäuden verbinden und über die Öffnung des Querbahnsteigs die barrierefreie Zuwegung in Richtung des angrenzenden Konferenzentrums sein.

Aus der Gesamtheit der in 2022 zu planenden und zu bauenden Erschließungs- und Freianlagen ergibt sich der Ausgabenansatz im Wirtschaftsplan für das kommende Jahr.

d. Hochbaumaßnahmen

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.V.	Hochbaumaßnahmen						
1	Gemeinbedarfseinrichtungen	16.624,5	16.624,5	0,0	1,4	26,1	0,0
2	Verlängerung Querbahnsteighalle	4.468,6	4.468,6	0,0	33,4	32,6	250,0
3	Sonstiges	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		21.593,1	21.593,1	0,0	34,8	58,7	250,0

Die öffentlichen Hochbaumaßnahmen in der Bahnstadt sind weitgehend abgeschlossen, weshalb hier nur noch mit vergleichsweise geringen Ausgaben zu rechnen ist. Kosten werden in 2022 für die Öffnung des Querbahnsteigs für den ebenerdigen Übergang zwischen Hauptbahnhof und Europaplatz erwartet.

e. Sonstige Kosten

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
A.VI.	Sonstige Kosten						
1	Kommunales Wohnungsbauförder- programm	6.000,0	6.000,0	0,0	1.033,1	0,0	800,0
2	Honorar Entwicklungs- treuhänder	11.968,6	11.968,6	0,0	385,1	464,9	850,0
3	Finanzierungskosten/ -ertrag	12.566,7	13.226,5	-659,9	227,4	668,0	889,1
4	Aufwendungen Zahlungsverkehr	100,0	50,0	50,0	5,5	6,0	12,0
5	Wirtschaftsprüfer	236,5	236,5	0,0	0,0	18,0	18,0
SUMME		30.871,8	31.481,6	-609,9	1.651,0	1.156,9	2.569,1

Veränderungen zur KuF mit Stichtag 31.12.2020 ergeben sich in den Finanzierungskosten und den Aufwendungen Zahlungsverkehr. Aufgrund hoher Einnahmen in der Bahnstadt, ausgelöst durch die Grundstücksverkäufe im Kopernikusquartier, ließ sich der Liquiditätsbedarf für die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen weitgehend decken. Dies führt zu einer Reduzierung der Finanzierungskosten in 2021, die ansonsten meist über Darlehen abgedeckt werden. Gleichzeitig jedoch bedeutet dies ein Anstieg der Aufwendungen für den Zahlungsverkehr, da im Fall bestehender „Guthaben“ durch die Banken ein Verwahrentgeld erhoben wird. 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.

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 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.I. Grundstücksverkauf						
SUMME	76.557,6	77.830,0	-1.272,4	14.315,6	3.193,5	0,0

Einnahmen für das Treuhandvermögen ergeben sich u. a. aus Flächenverkäufen. Mit weiteren Einnahmen aus Grundstücksverkäufen wird erst mit dem Wirtschaftsplan 2023 gerechnet. Darüber hinaus befindet sich die Verwaltung fortlaufend im Gespräch mit Kaufinteressenten.

Mit der Absicht den Morataplatz auch weiterhin als einen öffentlichen Platz zu gestalten und die Fläche nicht anderweitig zu vermarkten gehen Einnahmeneinbußen einher. Die im Wirtschaftsplan 2021 prognostizierte Einnahmenerwartung von rd. 1.1 Mio. € wird zurückgenommen. Gleichzeitig ergibt sich für den Verkauf der Fläche für das Konferenzzentrum eine Einnahmereduzierung durch vorab über den Kaufvertrag verrechnete anrechenbare Kosten für auf der Fläche durchzuführende Ordnungsmaßnahmen. Der Kaufpreis musste entsprechend angepasst werden.

Grundsätzlich sind die Erlöskalkulationen 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 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
	[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 30.06.2021 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 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.III.	Zuschüsse/ Mittel Dritter						
1	Zuwendungen LGVFG	12.406,8	8.655,6	3.751,3	0,0	0,0	300,0
2	Städtebauförderung	27.165,0	27.165,0	0,0	0,0	1.000,0	1.000,0
3	Bauförderung öffentlicher Gebäude	240,0	240,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Zahlungen Stadt	40.432,6	40.432,6	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME		80.244,4	76.493,1	3.751,3	0,0	1.000,0	1.300,0

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 2022 lassen sich Einnahmen über den Abruf von LGVFG-Mitteln für den Ausbau des Czernyrings generieren.

Städtebauförderung

Eine Zahlung von Städtebaufördermitteln von Bund und Länder ist letztmals in 2017 erfolgt, so dass insgesamt ein Betrag in Höhe von 15.900,0 T€ an Bundes- und Landesmitteln gezahlt wurden. In 2021 und 2022 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 dem Doppelhaushalt 2021/2022 und der mittelfristigen Finanzplanung entsprechend fortgeführt.

Sie sieht einen Ausgleich des prognostizierten Defizits bis zum Ende des Entwicklungszeitraums vor. Dieser erfolgt mittels regelmäßiger Ausgleichszahlungen aus dem städtischen Haushalt (vgl. Zahlungen unter Pkt. 4.4), die planmäßig zu berücksichtigen sind. Sie reduzieren als aktives Finanzierungsmanagement den Finanzierungsbedarf unter 2e. sonstige Kosten. Ihre Darstellung erfolgt rückwirkend mit Auszahlung.

Sie führen dazu, dass Zwischenfinanzierungen vermieden und Liquiditätsbedarfe besser abgedeckt werden können. Ihre positiven Effekte auf das Defizit sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zum 30.06.2021 enthalten.

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[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	23.000,0	23.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe B.III.4 Zahlungen Stadt		40.432,6	40.432,6	0,0	0,0	0,0	0,0

d. Sonstige Erträge

		PLAN Gesamt			IST	PLAN	
		KuF 30.06.2021	KuF 31.12.2020	+ / -	30.06. 2021	2. Hj. 2021	2022
		[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
B.IV. Sonstige Erträge							
1	Dritte	1.072,9	1.072,2	0,7	-29,3	20,0	50,0
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		41.700,6	41.699,8	0,7	-29,3	20,0	50,0

Die Fortschreibung der KuF bis 2027 führt bei den „Sonstigen Erträgen“ zu Mindereinnahmen von insg. rd. 29 T€. Es handelt sich um die Nachzahlungen aufgrund der Mehrwertsteuerabsenkung in 2020 aus der Liegenschaftsverwaltung, welche erst in 2021 zum Tragen kommen. Im aktuellen Planansatz für 2022 wird wieder mit positiven Einnahmen gerechnet.

4. Finanzierung | Kreditaufnahme

Die Finanzierungskosten für die Gesamtlaufzeit der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich derzeit auf rd. 11.467,5 T€, bereinigt durch ein aktives Finanzierungsmanagement.

Die Finanzierung der Maßnahme zum 30.06.2021 stellt sich wie folgt dar:

Finanzierung Treuhandvermögen	30.06.2021
Kredite / Darlehen	
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 10335274 (bis 01.03.2021)	0,00
Hypo- und Vereinsbank, Darlehen 15257632 (bis 30.12.2022)	-10.000.000,00
Stadt Heidelberg I (Darlehen über 1.100T€)	-206.250,00
Sparkasse HD Kontokorrent 61631233966 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	-7.500.000,00
Sparkasse HD Kontokorrent 9055908 (10 Mio.€) (bis 31.12.2021)	0,00
Commerzbank, Frankfurt; Festdarlehen DE73 5004 0000 0589 0835 21 (bis 26.01.2026)	-6.000.000,00
Commerzbank, Frankfurt; Festdarlehen DE46 5004 0000 0589 0835 22 (bis 31.03.2026)	-10.000.000,00
Summe	- 33.706.250,00
Bankkonten	
Sparkasse Heidelberg, Kto. 9055908	9.211.362,51
Commerzbank, Verrechnungs-Kto. 582904900	8.786,15
Summe	9.220.148,66
Summe	- 24.486.101,34

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist mit einem maximalen Stand der Fremdfinanzierung zum Ende des Jahres 2024 in Höhe von rd. -58.146,7 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 46.000,0 T€, wobei ein Festdarlehen über 10.000,0 T€ in 2022 ausläuft. Damit ist eine neuerliche Kreditaufnahme in 2022/23 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 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 Wirtschaftsplan 2022 konsequent fortgesetzt wird. Das bedeutet jedoch, dass auch weiterhin nicht für alle Maßnahmenbudgets konjunkturelle Anpassungen entsprechend der Baupreisentwicklungen möglich sind. Es verbleibt für bisher lediglich projektierte Maßnahmen ein erhöhtes Kosten- bzw. Qualitätsrisiko. Auch hinsichtlich der Haushaltsauflagen des Regierungspräsidiums Karlsruhe sowie der kommenden Haushalts- und Finanzplanungen sind die Budgetierung und Finanzierung noch konzeptionell zu betrachten.

Auch für den Wirtschaftsplan 2022 verbleiben einige geplante Maßnahmen 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.

Die Entscheidung den Morataplatz auch weiterhin als eine öffentliche Platzfläche zu entwickeln bedeutet eine Rücknahme des mit dem Wirtschaftsplans 2021 eingepreisten Einsparpotenzials ohne eine zusätzliche Einnahmenerwartung über die Veräußerung der Fläche als Baufeld.

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 Bereitstel-

lung 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. Gleichzeitig verbleibt eine Unsicherheit für die aus der Rahmenplanung prognostizierten Erlöse, da sich die tatsächlich vermarktbareren Grundstücksgrößen erst über das verbindliche Baurecht ergeben.

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 30.06.2021 (Gesamtübersicht)
2. Wirtschaftsplan 2022



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