

## **Straßen, Brücken und kaufmännische Buchführung** – Zustandserfassung und Vermögensbewertung bei der Stadt Salzgitter –

### **Einleitung**

Für kommunale und staatliche Straßen- und Tiefbauverwaltungen sind Straßen, Brücken, Wege und Plätze Infrastruktureinrichtungen, die das Bedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft nach Erschließung, Erreichbarkeit und Mobilität zufrieden stellen sollen. Diese Infrastruktur gilt es nach den Straßen- und Wegegesetzen nach besten Kräften nicht nur zu planen und zu bauen, sondern vor allen Dingen auch in einem gebrauchsfähigen und verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Da in den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen die dafür bereit gestellten Finanzmittel immer knapper werden, wollen die Straßen- und Tiefbauverwaltungen das wenige Geld möglichst effektiv einsetzen. Im Zeitalter der Informationstechnologie setzten die Ingenieure deshalb auf den Einsatz von Datenbanken. Mit ihrer Hilfe soll nicht nur der Bestand an Straßen und Brücken erfasst, sondern auch deren Zustand auf der Basis objektiver Kriterien bewertet werden. Ziel ist eine auf die Kassenlage abgestimmte optimierte Unterhaltungs- und Instandsetzungsplanung.

Aber auch der Steuerzahler möchte nachvollziehen können, ob seine Abgaben effizient eingesetzt werden. Wer schon einmal einen Blick in einen öffentlichen Haushaltsplan geworfen hat wird allerdings zugeben müssen, dass er hinterher so schlau ist wie zuvor. Denn das kamerale öffentliche Haushaltswesen (Kameralistik) weist lediglich Einnahmen und Ausgaben aus. Diese Art der Buchführung gibt keine Auskunft darüber, welche realen Kosten beispielsweise beim Flicken eines Schlagloches entstehen – geschweige denn, welches Vermögen tatsächlich vorhanden ist und ob Rücklagen für die Unterhaltung und Instandsetzung gebildet wurden. Nicht zuletzt durch die seit langem andauernde Finanzkrise der öffentlichen Hand befindet sich das öffentliche Rechnungswesen deshalb im Umbruch: Finanzexperten schwören auf die doppelte kaufmännische Buchführung (Doppik), die anders als das kamerale System nicht allein auf ein- und ausgehende Geldströme fixiert ist, sondern eine umfassende Beurteilung der Finanz-, Ertrags- und Vermögenslage ermöglicht.

### **Zwei Aufgabenstellungen, ein Ziel**

In diesem Spannungsfeld zwischen ingenieurmäßigen und kaufmännischen Aufgabenstellungen wurde bei der Stadt Salzgitter folgender Weg beschritten:

Auf der einen Seite wurden beim Tiefbauamt die Projekte *Straßendatenbank* und *Bauwerksdatenbank* initiiert, um eine objektivere Instandsetzungsplanung für Straßen und Bauwerke zu ermöglichen.

Auf der anderen Seite hat die Stadt vom Niedersächsischen Innenministerium den „Ritterschlag“ zur Reformstadt für die Umstellung des Haushaltshalts- und Rechnungswesens von der Kameralistik zur Doppik erhalten. Für diese Vorreiterrolle wurde bei der Kämmerei das Projekt *Doppik* gestartet.

Das gemeinsame Ziel von Tiefbauamt und Kämmerei: Die Erfassung und Bewertung des Straßenvermögens bis Ende 2004. Denn bereits für die Jahre 2005-2006 soll neben dem bisherigen kameralen Haushalt der doppische Haushalt in den Parallelbetrieb gehen. Dazu muss eine Eröffnungsbilanz erstellt werden. Ab 2007 wird ausschließlich das doppische System zum Einsatz kommen.

## Das Projekt *Straßendatenbank*

... begann im Jahr 2000 mit der Markterkundung eines geeigneten Partners für die visuelle Erfassung des kommunalen Straßennetzes der Stadt Salzgitter. Ausgewählt wurde das Ingenieurbüro Wittor aus Celle, das mit der Datenaufnahme im Frühjahr 2003 startete. Das Ziel klar vor Augen, innerhalb von zwei Jahren die Bestands- und Zustandsaufnahme von 530 km Fahrbahnen, Seitenflächen und Inventarteilen abzuschließen.

Die Frage, die nun die Kämmerei und das Tiefbauamt zu lösen hatten: Wie genau berechnet man das Vermögen einer Straße.

Im Rahmen der Erfassung der Straßendaten wird das Straßennetz in einzelne Straßenabschnitte (von Knotenpunkt zu Knotenpunkt) eingeteilt. Diese Straßenabschnitte stellen in der Anlagenbuchhaltung die kleinste Vermögenseinheit dar.

Grundsätzlich betrachtet ist der Vermögenswert eines solchen Abschnittes vom Alter, dem Zustand, der Bauart und der Größe der Straße abhängig. Vor Ort wurden daher Bauart und Flächengröße ermittelt, der Zustand nach Verfahren der FGSV beurteilt und anhand des altersbedingten Zustandes ein fiktives Baujahr zu Grunde gelegt.

Die Berechnung erfolgte nun in drei Schritten:

Als erster Schritt wurde ein Wiederbeschaffungsneuwert berechnet. Abhängig von Bauart und Funktion der Straßen wurden Bauklassen gebildet. Je Bauklasse wurden die aktuellen m<sup>2</sup>-Preise mit der Baufläche multipliziert.

Im zweiten Schritt wurde dieser Wiederbeschaffungsneuwert linear abgeschrieben. Die Abschreibung ergab sich aus dem fiktiven Baujahr und einer bauklassenabhängigen wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Straßen (zwischen 25 und 50 Jahren).

Eine lineare Abschreibung setzt allerdings die Tatsache voraus, dass die Straße auch ihre volle Nutzungsdauer erreicht. Was aber geschieht, wenn die Straße nicht ordnungsgemäß unterhalten wurde und die gewöhnliche Alterswertminderung nicht mit dem tatsächlichen Zustand übereinstimmt?

Für diesen Fall ist Schritt drei nötig. Abhängig vom Zustand der Straßen (Verfahren FGSV) wurde ein stufenweiser Abschlag entsprechend der unterlassenen Instandhaltung festgelegt und vom Wiederbeschaffungszeitwert abgezogen. Die unterlassene Instandhaltung wurde für Salzgitters Straßen auf immerhin rd. 34 Mio€ beziffert.

Daraus ergibt sich der letztendliche Bilanzwert der Straßenabschnitte. So blieben von den im November 2004 ermittelten rund 255 Mio. € Wiederbeschaffungsneuwert nur etwa 84 Mio. € als Bilanzwert übrig. Die jährliche Abschreibung liegt bei rd. 7 Mio. €.

## Brücken, Lärmschutzwände und Durchlässe

Der Schlüssel für die Vermögensbewertung der insgesamt 296 Brücken, Lärmschutzwände, Durchlässe und sonstigen Ingenieurbauwerke im Stadtgebiet Salzgitter liegt in der folgenden Formel:

$$WBZ = \text{Herstellungszeitwert} * RND / GND * S$$

WBZ = Wiederbeschaffungszeitwert

RND = Restnutzungsdauer

GND = Gesamtnutzungsdauer (Abschreibungssätze des Bundes und der Kommunen)

S = Schadensindex von 1 bis 5 (Zu- bzw. Abschläge, Normalwert = 3)

Dabei ist die Nutzungsdauer fest vorgegeben, der Schadensindex ergibt sich aus der Zustandsbeurteilung der letzten Bauwerksprüfung. Wie kann man zu einem ordnungsgemäßen Vermögenswert kommen?

„Daumenwerte“ wie 1.000 – 1.500 €/m<sup>2</sup> Brückenfläche sind zu ungenau, da die Herstellungskosten abhängig von der Brückengröße sind. Wohl dem, der bei einer solchen Aufgabenstellung auf eine Vielzahl von gut sortierten Bauwerksakten zurück greifen kann. Die damaligen Herstellungskosten (Schlussrechnungen der Baufirmen) mit dem Baupreisindex multipliziert ergeben den Herstellungsneuwert. Hinzu kommt noch ein Zuschlag für Verwaltungskosten in Anlehnung an die Ablösungsrichtlinie des BMVBW in Höhe von 5 bis 10% - je nach Größe des Bauwerks.

In der Summe wurde für alle Bauwerke ein Zeitwert von 43 Mio. € ermittelt.

## Schlussbemerkungen

Trotz kaufmännischer Buchführung und noch so großen Straßen- und Bauwerksdatenbanken wird es natürlich auch weiterhin eine Illusion bleiben, dass eines Tages für die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur genügend Geld vorhanden sein wird. Denn Steuermehreinnahmen sind nicht zu erwarten, und allein durch die Umstellung der Buchhaltung ist nicht mehr Geld in den öffentlichen Kassen.

Dennoch: Die politischen Mandatsträger bei Bund, Ländern und Kommunen bekommen wertvolle Informationen über Vermögensverzehr und Vermögenszuwachs an die Hand, die ihnen derzeit vielfach noch fehlen. Die Folgen heutiger Entscheidungen werden über den Augenblick hinaus sichtbar. Und das wird – hoffentlich – zu einem (noch) bewussteren Umgang mit dem Anlagegut Straße führen!

### Verfasser:

Carsten Schenke

Hans-Jürgen Teschke

Hartmut Friebe



Die Stabbogenbrücke über den Zweigkanal in Salzgitter wurde 1972 für 2,2 Mio€ erbaut. Ihr Wiederbeschaffungsneuwert wurde mit 4,8 Mio€ errechnet; der Restwert beträgt 2,7 Mio€

