

Bewertung von Verkehrsflächen

Bewertung von Verkehrsflächen in EUR/m ² ersatzweise zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten I					
- Straßen -					
Straßenart	Bauklassen nach RStO 01	Bewertung aus aktuellen Herstellungskosten			
		Schwarzdecke	Pflasterdecke	Beton	Splitt/wassergebunden*
Schnellstraßen, Industriesammelstraßen stark belastete Hauptverkehrsstraßen	Bauklassen SV sowie I und II	60-100	50-75	55-70	
Normal belastete Hauptverkehrsstraßen, Kreisstraßen, Industriestraßen	II und III	60-100	50-75	55-70	
Wohnsammelstraßen, Ortsstraßen, Durchfahrtsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Fußgängerzonen mit Lieferverkehr	III und IV	60-100	50-75	55-70	Splitt: 10-40 Wasser: 5-25
Anliegerstraßen, Fußgängerzonen ohne Lieferverkehr, Kirchen-, Friedhofs-, Schulwege, landwirtschaftliche Bewirtschaftungswege	V	40-60	Betonstein: oder Platten: 35-75 Natursteine: 90-150	30-60	Splitt: 10-30 Wasser: 5-25
Gehwege; befestigte Wander- und Radwege	VI	25-40	Betonstein: oder Platten: 35-75 Natursteine: 90-150	20-40	Splitt: 10-30 Wasser: 5-25

Angaben in EUR/m²

* Hinweis: Werte für Splitt oder wassergebundene Straßen höherer Bauklassen sind ggf. analog der Bauklassen III-IV zu bilden.

Bewertung von Verkehrsflächen in EUR/lfd. m ersatzweise zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten II		
- Bord & Bankett -		
	Naturstein	Beton
Hochbord	40-50	20-30
Tiefbord	30-40	10-20
Seitenstreifen, Inseln	Begleitgrün: 5-10; Schwarzdecke: 5-20	Betonsteinpflaster: 35-75 Wassergebunden: 45-60

Bewertung von Verkehrsflächen in EUR/m ² ersatzweise zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten III	
- Parkplätze -	
Fahrbahnbegleitende Taschenparkplätze (längs, quer, schräg)	Kosten
Schwarzdecke	50-80
Betonsteinpflaster	35-75
Natursteinpflaster	90-150
Rasengittersteine	40-80

Bewertung von Verkehrsflächen ersatzweise zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten IV		
- Straßenschäden -		
Note	Zustand	Korrekturfaktor (in %)
1	„Sehr gut“ – es handelt sich um eine neu gebaute Straße oder eine Straße, die keinerlei Mängel aufweist, der Straßenkörper befindet sich noch in der Gewährleistung des Herstellers	100
2	„gut“ – diese Straße weist keine Mängel auf, die Gewährleistung ist abgelaufen, evtl. Schäden fallen der Gemeinde zu Last	80
3	„befriedigend“ – der Straßenkörper weist kleinere Mängel auf, deren Behebung ohne größere Probleme möglich ist (Bodenwellen, kleinere Schäden an Pflaster oder Bitumen etc.), der Straßenzustand hat kaum Einfluss auf die Benutzbarkeit	60
4	„ausreichend“ – der Straßenkörper weist Mängel in größerer Zahl auf, ihre Behebung kann mittelfristig erfolgen (Schlaglöcher, geflickte Bereiche, beschädigte Borde etc.), der Zustand macht evtl. Maßnahmen erforderlich (Tempolimit o. ä.)	40
5	„genügend“ – der Straßenkörper weist Mängel in sehr großer Zahl auf, eine Behebung der Schäden ist mittelfristig nicht möglich oder unwirtschaftlich (große Schlaglöcher, evtl. durchtretender alter Straßenbelag wie Pflaster, zerstörte Borde und Bodenwellen), die Benutzbarkeit der Straße ist stark eingeschränkt	20
6	„ungenügend“ – der Straßenaufbau ist im eigentlichen Sinne nicht mehr vorhanden, der Straßenkörper ist so stark beschädigt, dass die Sanierung unbedingt notwendig ist, die Straße kann als unbefestigt eingestuft werden	0 (Restwert ein Euro für den gesamten Straßenkörper)

- Die hier angegebenen Werte beruhen auf einer Abfrage des SSG und des SLKT bei ihren Mitgliedern.
- Die angegebene Spannbreite setzt sich aus dem niedrigsten und dem höchsten Wert der von den Kommunen zurückgemeldeten Werte zusammen.
- Sofern Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder durchschnittliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten für die einzelne Kommune nicht mehr ermittelbar sind, soll die Bewertung der Straßen zu einem Wert innerhalb dieser Spanne geschehen.
- Zunächst müssen die Straßenart und die Oberflächenbeschaffenheit ausgewählt werden. Ist dies nicht zu ermitteln, kann die Ausbauklasse als Richtschnur dienen. Daraus lässt sich die Spanne für den Straßenwert ablesen.
- Bei der Festlegung des Werts für den Straßenaufbau innerhalb der Spanne sind die ortsüblichen Verhältnisse ausschlaggebend.
- Die Werte in der Tabelle I (Straßen) umfassen die Nebenkosten sowie einen beidseitigen Hochbord, Entwässerungsrinnen und Straßensinkkästen.
- Der ermittelte Wertansatz aus den ortsüblichen Herstellungskosten für die Straße ist in Abhängigkeit des Zustands der einzelnen Straße oder des Abschnitts mit einem Faktor analog Tabelle IV (Straßenschäden) zu multiplizieren.
- Mit demselben Korrekturfaktor ist auch die Restnutzungsdauer ausgehend von der ermittelten Nutzungsdauer aus dem Entwurf der Abschreibungstabelle zu berechnen.
- Aus dem Wert der Straße und der Restnutzungsdauer kann sodann die Abschreibungsrate ermittelt werden.
- An sich setzt sich der Wert der Straße analog dem von Gebäuden aus dem Wert des Grund und Bodens und des Bauabschnitts zusammen. Sie können aber nicht gemeinsam aktiviert werden, da der Grund und Boden nicht abgeschrieben wird.
- Für einzelne andere Verkehrsflächen oder -teile stehen die Werte in den Tabellen II (Bord und Bankett) und III (Parkplätze) zur Verfügung.

Bsp.: Straße X, Straßenabschnitt 1 in Kommune Y (15.000 Einwohner)

Merkmale: Hauptverkehrsstraße; 1,2 km Länge; 7,5 m durchschnittliche Breite; asphaltiert; diverse Schlaglöcher, Winterschäden, bereits mehrfach geflickt; Gesamtnutzungsdauer: 25 Jahre, ortsübliche Straßenbaukosten = 80 EUR/m^{2*}

1. Ermittlung der Grundfläche:
1200 m x 7,5 m = 9000 m²
2. Wertansatz für Grund und Boden
10 EUR x 9000 m² = 90.000 EUR
3. Wertansatz für Straße
80 EUR x 9000 m² = 720.000 EUR
4. Korrekturfaktor für Wertansatz einrechnen (aus Tabelle suchen, Tabellenwert 0,4):
0,4 x 720.000 EUR = 288.000 EUR
5. Restnutzungsdauer (Korrekturfaktor 0,4)
25 Jahre x 0,4 = 10 Jahre

Der Straßenabschnitt wird mit 288.000 EUR sowie einer Restnutzungsdauer von 10 Jahren bilanziert und ist jährlich um 28.800 EUR abzuschreiben. Der Grund und Boden wird mit 90.000 EUR in dem dazugehörigen Konto angesetzt.

*Hinweis: Anlage 3a (in Excel) enthält einen Vorschlag für ein Erfassungsformular. Es bietet sich an, bau- und schadensgleiche Abschnitte oder auch Unterabschnitte einer Straße zu bilden.