

Anlage 2

Synopse

Rot	= Gesetzliche Festlegung
Blau	= Festlegung der Stadt Dessau-Roßlau
Lila	= Arbeitshinweise
Gelber Kasten	= Erläuterungen zu einzelnen Festlegungen
Grün	= Änderungen

Alt	Neu
<p>Auszug Bewertungsrichtlinie der Stadt Dessau–Roßlau</p> <p>10. Bewertung von Infrastrukturvermögen</p> <p>Dem Infrastrukturvermögen sind Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen zuzuordnen. Hierzu gehören im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Brücken und Tunnel sowie andere Bauten des Verkehrsbereiches,- Kläranlagen und Sonderbauwerke des Abwasserbereiches,- sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens,- Gleisanlagen mit Streckenausrüstungen und Sicherheitseinrichtungen,- sämtliche Bauteile der Abwasserbeseitigung, insbesondere Kanäle, Grundstücksanschlüsse, maschinelle Teile des Kanalnetzes, insbesondere Pumpwerke, Hochwasserpumpen,- Straßen, Wege und Plätze <p>10.1 Bewertung Grundstücke des Infrastrukturvermögens</p> <p>Für die Bewertung der Grundstücke des Infrastrukturvermögens gelten zunächst die Festlegungen unter Punkt 7.1 dieser Richtlinie (vgl. Anlage</p>	<p>Anlage 21 zur VAO 09</p> <p>1. Bewertung von Infrastrukturvermögen</p> <p>Dem Infrastrukturvermögen sind Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen zuzuordnen. Hierzu gehören im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Brücken und Tunnel sowie andere Bauten des Verkehrsbereiches,- Kläranlagen und Sonderbauwerke des Abwasserbereiches,- sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens,- Gleisanlagen mit Streckenausrüstungen und Sicherheitseinrichtungen,- sämtliche Bauteile der Abwasserbeseitigung, insbesondere Kanäle, Grundstücksanschlüsse, maschinelle Teile des Kanalnetzes, insbesondere Pumpwerke, Hochwasserpumpen,- Straßen, Wege und Plätze <p>1.1 Bewertung Grundstücke des Infrastrukturvermögens</p> <p>Für die Bewertung der Grundstücke des Infrastrukturvermögens gelten zunächst die Festlegungen der Bewertungsrichtlinie Teil „unbebaute</p>

<p>9).</p> <p><i>Straßengrundstücke werden für die gesamte Fläche der Straße gebildet. Sollte hierbei festgestellt werden, dass Teile der Straße auf fremdem Grund und Boden liegen, so sind diese Teile bei der Bewertung nicht mit zu berücksichtigen.</i></p>	<p>Grundstücke“ (Anlage 17 zur VAO 09).</p> <p><i>Straßengrundstücke werden für die gesamte Fläche der Straße gebildet. Sollte hierbei festgestellt werden, dass Teile der Straße auf fremdem Grund und Boden liegen, so sind diese Teile bei der Bewertung nicht mit zu berücksichtigen.</i></p>
<p><i>Im Rahmen der Grundstücksbildung wurde mehrfach festgestellt, dass Straßenteile auf privatem Grund und Boden verlaufen. Es wurde deshalb entschieden, diese Teile bei der Grundstücksbildung mit zu berücksichtigen, da ein untrennbarer Zusammenhang besteht. Bei der Grundstücksgröße und der dann folgenden Bewertung werden diese Flächen jedoch nicht mit berücksichtigt, um ein den realen Vermögensverhältnissen entsprechendes Ergebnis zu erzielen. Die betreffenden Flächen werden durch das Fachamt aufgenommen und es ist in der Folge eine Bereinigung vorzunehmen.</i></p>	<p><i>Im Rahmen der Grundstücksbildung wurde mehrfach festgestellt, dass Straßenteile auf fremden Grund und Boden verlaufen. Teilweise befindet sich der Grund und Boden in privater Hand. Bei Ortsdurchfahrten der Landes- und Bundesstraßen, gehört der Grund und Boden nicht der Stadt – sie ist jedoch nach § 9 (1) Straßengesetz Baulastträger. Es wurde deshalb entschieden, diese Teile bei der Grundstücksbildung mit zu berücksichtigen, da ein untrennbarer Zusammenhang besteht. Bei der Grundstücksgröße und der dann folgenden Bewertung des Grund und Bodens werden diese Flächen jedoch nicht mit berücksichtigt, um ein den realen Vermögensverhältnissen entsprechendes Ergebnis zu erzielen. Die betreffenden Flächen in privatem Eigentum werden durch das Amt für zentrales Gebäudemanagement aufgenommen und dem Tiefbauamt, sowie dem Grundstücksverkehr angezeigt, damit eine Bereinigung veranlasst bzw. durchgeführt wird.</i></p>
<p>10.2 Bewertung Straßen, Wege und Plätze</p> <p><i>Zu den Straßen zählen die in § 2 Abs. 2 bis 4 Straßengesetz (vgl. Anlage 8) genannten Bestandteile. Es gelten die allgemeinen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze (§§ 34 – 40 GemHVO Doppik).</i></p> <p><i>Straßen, Wege und Plätze sind grundsätzlich mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vermindert um die Abschreibungen zu bewerten. Eine Anpassung an aktuelle Wiederbeschaffungs- bzw. Herstellungswerte</i></p>	<p>1.2 Bewertung Straßen, Wege und Plätze</p> <p><i>Zu den Straßen zählen die in § 2 Abs. 2 bis 4 Straßengesetz (vgl. Anlage 8) genannten Bestandteile. Es gelten die allgemeinen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze (§§ 34 – 40 KomHVO Doppik).</i></p> <p><i>Straßen, Wege und Plätze sind grundsätzlich mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vermindert um die Abschreibungen zu bewerten. Eine Anpassung an aktuelle Wiederbeschaffungs- bzw. Herstellungswerte</i></p>

erfolgt nicht.	erfolgt nicht.
<p>In der Fachliteratur wird teilweise darauf verwiesen, trotz des Vorhandenseins von konkreten Anschaffungs- und Herstellungskosten (bei Baumaßnahmen nach 1990) bei einer Bewertung diese Kosten an die zu diesem Zeitpunkt gültigen Kosten (Wiederbeschaffungskosten) mittels Baupreisindex anzupassen. Die Bewertungsrichtlinie des Landes sagt aber eindeutig aus, dass bei Bauten nach 1990 grundsätzlich die Anschaffungs- und Herstellungskosten zu verwenden sind. Demzufolge ist eine Anpassung der Kosten nicht notwendig.</p>	<p>In der Fachliteratur wird teilweise darauf verwiesen, trotz des Vorhandenseins von konkreten Anschaffungs- und Herstellungskosten (bei Baumaßnahmen nach 1990) bei einer Bewertung diese Kosten an die zu diesem Zeitpunkt gültigen Kosten (Wiederbeschaffungskosten) mittels Baupreisindex anzupassen. Die Bewertungsrichtlinie des Landes sagt aber eindeutig aus, dass bei Bauten nach 1990 grundsätzlich die Anschaffungs- und Herstellungskosten zu verwenden sind. Demzufolge ist eine Anpassung der Kosten nicht notwendig.</p>
<p>10.2.1 Nutzungsdauern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßen werden einheitlich über ihre Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Straßen ohne Restnutzungsdauer sind mit einem Erinnerungswert von 1 Euro (für die gesamte Straße) zu bewerten. Die Nutzungsdauer für Straßen wird an Hand der Straßenart wie folgt festgelegt: <ul style="list-style-type: none"> - Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen, Umgehungsstraßen usw.) 30 Jahre - Sammelstraßen 40 Jahre - sonstige Gemeindestraßen 50 Jahre 	<p>1.2.1 Nutzungsdauern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßen werden einheitlich über ihre Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Straßen ohne Restnutzungsdauer sind mit einem Erinnerungswert von 1 Euro (für die gesamte Straße) zu bewerten. Die Nutzungsdauer für Straßen wird an Hand der Straßenart wie folgt festgelegt: <ul style="list-style-type: none"> - Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen, Umgehungsstraßen usw.) 30 Jahre - Sammelstraßen 40 Jahre - sonstige Gemeindestraßen 50 Jahre
<p>Die Nutzungsdauer für Straßen wird in der Bewertungsrichtlinie des Landes mit 15 bis 40 Jahren angegeben. Die Festlegung der Nutzungsdauer erfolgte unter Berücksichtigung folgender Punkte:</p> <p>1. Der Ausbau der Fahrbahn und der angrenzenden Wege erfolgt in der</p>	<p>Die Nutzungsdauer für Straßen wird in der Bewertungsrichtlinie des Landes mit 15 bis 40 Jahren angegeben. Die Festlegung der Nutzungsdauer erfolgte unter Berücksichtigung folgender Punkte:</p> <p>1. Der Ausbau der Fahrbahn und der angrenzenden Wege erfolgt in der</p>

Regel so, dass gleiche Nutzungsdauern erreicht werden bei zum Teil abweichenden Belägen.

2. Bei der Sanierung bzw. beim Neubau von Straßen wird in der Regel der komplette Straßenkörper erneuert. Eine Trennung von Fahrbahn und angrenzenden Wegen beim Bau ist aus technologischen Gesichtspunkten fast nicht möglich, so dass Teilerneuerungen eher die Ausnahme darstellen.

3. Die möglichen Belastungsverhältnisse durch den Verkehr auf den einzelnen Straßenarten (Schnellverkehrsstraßen, Haupterschließungsstraßen, Anliegerstraßen) sind für den Ausbau der einzelnen Bestandteile entsprechend berücksichtigt.

4. Bei der Festlegung von Nutzungsdauern für die einzelnen Straßenarten geht man in der Stadt Dessau-Roßlau von einem Erneuerungszyklus aus, nach dem die Straßen entsprechend saniert werden müssten.

Die Nutzungsdauer wird im Anlageartenverzeichnis hinterlegt. Zum Vergleich sind die Nutzungsdauern von Magdeburg, Halle und die anderer Bundesländer dargestellt.

Regel so, dass gleiche Nutzungsdauern erreicht werden bei zum Teil abweichenden Belägen.

2. Bei der Sanierung bzw. beim Neubau von Straßen wird in der Regel der komplette Straßenkörper erneuert. Eine Trennung von Fahrbahn und angrenzenden Wegen beim Bau ist aus technologischen Gesichtspunkten fast nicht möglich, so dass Teilerneuerungen eher die Ausnahme darstellen.

3. Die möglichen Belastungsverhältnisse durch den Verkehr auf den einzelnen Straßenarten (Schnellverkehrsstraßen, Haupterschließungsstraßen, Anliegerstraßen) sind für den Ausbau der einzelnen Bestandteile entsprechend berücksichtigt.

4. Bei der Festlegung von Nutzungsdauern für die einzelnen Straßenarten geht man in der Stadt Dessau-Roßlau von einem Erneuerungszyklus aus, nach dem die Straßen entsprechend saniert werden müssten.

Die Nutzungsdauer wird im Anlageartenverzeichnis hinterlegt. Zum Vergleich sind die Nutzungsdauern von Magdeburg, Halle und die anderer Bundesländer dargestellt.

	MD	HAL	Brandenburg	Meckl.-Vorp.	Sachsen	Niedersachsen		MD	HAL	Brandenburg	Meckl.-Vorp.	Sachsen	Niedersachsen		
Beton	30	30	40	35	20 - 40	50	Beton	30	30	40	35	20 - 40	50		
Asphalt				35			25			Asphalt			35		25
Verbundstein			10				25			Verbundstein	10				25
mit schwerer Packlage*			20	20			25			mit schwerer Packlage*	20		20		25
ohne schwere Packlage*			15				18			ohne schwere Packlage*	15				18

Kies, Schotter			10			Kies, Schotter			10		
<p>* Bei der Packlage handelt es sich um den festen Unterbau der Deckschicht. Es ist ein veralteter Begriff, der heute in der Regel nicht mehr verwendet wird beim Straßenbau. Da bei den Straßen, die vor 1991 gebaut wurden, keine Angaben zum Aufbau vorliegen, kann dieses Merkmal hier jedoch nicht angewandt werden.</p>						<p>* Bei der Packlage handelt es sich um den festen Unterbau der Deckschicht. Es ist ein veralteter Begriff, der heute in der Regel nicht mehr verwendet wird beim Straßenbau. Da bei den Straßen, die vor 1991 gebaut wurden, keine Angaben zum Aufbau vorliegen, kann dieses Merkmal hier jedoch nicht angewandt werden.</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Wege ohne direkten Bezug zu einer Straße werden auf Grund ihrer Nutzung wie folgt aufgeteilt: <ul style="list-style-type: none"> - land- und forstwirtschaftliche Wege, Wirtschaftswege - sonstige Wege (z. B. Rad- oder Gehwege, Radwanderwege). Die Nutzungsdauer für die genannten Wege beträgt 50 Jahre. 						<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Wege ohne direkten Bezug zu einer Straße werden auf Grund ihrer Nutzung wie folgt aufgeteilt: <ul style="list-style-type: none"> - land- und forstwirtschaftliche Wege, Wirtschaftswege - sonstige Wege (z. B. Rad- oder Gehwege, Radwanderwege). Die Nutzungsdauer für die genannten Wege beträgt 50 Jahre. 					
<p>Auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau befinden sich eine Vielzahl von Wegen, die keinen direkten Bezug zu einer Straße haben (z. B. Radwanderwege, Wirtschaftswege). Diese Wege werden entweder mit einer wassergebundenen Decke versehen oder befestigt ausgebaut. Bei der Festlegung der Nutzungsdauern geht man davon aus, dass die Wege entsprechend ihrer Nutzung ausgebaut werden und dann jeweils eine Nutzungsdauer von 50 Jahren aufweisen.</p>						<p>Auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau befinden sich eine Vielzahl von Wegen, die keinen direkten Bezug zu einer Straße haben (z. B. Radwanderwege, Wirtschaftswege). Diese Wege werden entweder mit einer wassergebundenen Decke versehen oder befestigt ausgebaut. Bei der Festlegung der Nutzungsdauern geht man davon aus, dass die Wege entsprechend ihrer Nutzung ausgebaut werden und dann jeweils eine Nutzungsdauer von 50 Jahren aufweisen.</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzungsdauer gilt für alle Straßen usw. und deren Bestandteile entsprechend ihrem Aufbau. • Für Plätze (Parkplätze, Marktplätze usw.) wird eine einheitliche Nutzungsdauer von 50 Jahren festgesetzt. 						<ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzungsdauer gilt für alle Straßen usw. und deren Bestandteile entsprechend ihrem Aufbau. • Für Plätze (Parkplätze, Marktplätze usw.) wird eine einheitliche Nutzungsdauer von 50 Jahren festgesetzt. 					

<p>Die Nutzungsdauer wird einheitlich festgesetzt, da der Aufbau der Plätze bestimmten Kriterien unterliegt, jedoch eine abweichende Nutzung immer möglich ist. Belastungsverhältnisse können bei der Festlegung von Nutzungsdauern nicht als alleiniges Kriterium herangezogen werden, da z. B. Park- oder Marktplätze nicht regelmäßig genutzt werden. Als Orientierungshilfe für die Festlegung der Nutzungsdauer wurden die Regelungen für sonstige Gemeindestraßen angenommen, da hier unter anderem ein Ausbau erfolgt, der eine entsprechend lange Nutzung vorsieht bei unregelmäßiger Benutzung.</p>	<p>Die Nutzungsdauer wird einheitlich festgesetzt, da der Aufbau der Plätze bestimmten Kriterien unterliegt, jedoch eine abweichende Nutzung immer möglich ist. Belastungsverhältnisse können bei der Festlegung von Nutzungsdauern nicht als alleiniges Kriterium herangezogen werden, da z. B. Park- oder Marktplätze nicht regelmäßig genutzt werden. Als Orientierungshilfe für die Festlegung der Nutzungsdauer wurden die Regelungen für sonstige Gemeindestraßen angenommen, da hier unter anderem ein Ausbau erfolgt, der eine entsprechend lange Nutzung vorsieht bei unregelmäßiger Benutzung.</p>
<p>10.2.2 Abschnittsbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Straßenbestandteile (Straßenkörper, Zubehör, Nebenanlagen, vergl. § 2 Straßengesetz LSA) sind grundsätzlich auf Grund ihrer möglichen unterschiedlichen Nutzungsdauern bedingt durch einen unterschiedlichen Aufbau einzeln zu erfassen, zu bewerten und zu inventarisieren. Eine Trennung der einzelnen Schichten des Straßenkörpers und sich eine daraus ergebende gesonderte Bewertung erfolgt nicht. 	<p>1.2.2 Abschnittsbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Straßenbestandteile (Straßenkörper, Zubehör, Nebenanlagen, vergl. § 2 Straßengesetz LSA) sind grundsätzlich auf Grund ihrer möglichen unterschiedlichen Nutzungsdauern bedingt durch einen unterschiedlichen Aufbau einzeln zu erfassen, zu bewerten und zu inventarisieren. Eine Trennung der einzelnen Schichten des Straßenkörpers und sich eine daraus ergebende gesonderte Bewertung erfolgt nicht.
<p>Zur Erläuterung:</p> <p>Zur Straße gehören grundsätzlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> - der Straßenkörper (Damm bzw. Geländeeinschnitt, Frostschuttschicht, Tragschicht, Binderschicht Deckschicht) - Haltestellenbuchten, Parkstreifen und Parkstreifen als eigene Wegeanlage, Verkehrsinseln - Fahrbahnmarkierungen - Fußgängerquerungshilfen, - Gräben, Entwässerungsanlagen - Bermen 	<p>Zur Erläuterung:</p> <p>Zur Straße gehören grundsätzlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> - der Straßenkörper (Damm bzw. Geländeeinschnitt, Frostschuttschicht, Tragschicht, Binderschicht Deckschicht) - Haltestellenbuchten, Parkstreifen und Parkstreifen als eigene Wegeanlage, Verkehrsinseln - Fahrbahnmarkierungen - Fußgängerquerungshilfen, - Gräben, Entwässerungsanlagen - Bermen

<ul style="list-style-type: none"> - Mulden, sofern nicht von Dritten - Brücken, Tunnel, Durchlässe - Stützmauern - Lärmschutzanlagen <p>2. das Zubehör (siehe auch Pkt. 10.2.6) z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pflanzbeete in der Fahrbahn - Bankette - Poller - Geschwindigkeitsbremsen <p>3. die Nebenanlagen</p> <p>Zur Bewertung der Fahrbahn werden in der Literatur verschiedene Alternativen vorgestellt (vergl. z. B. Grimmberg / Knödler). Zum einen ist die Bewertung der einzelnen Komponenten (Schichten) des Fahrbahnaufbaus möglich, zum anderen die Bewertung des Straßenkörpers als selbständiges Wirtschaftsgut.</p> <p>Eine Trennung der einzelnen Schichten der Fahrbahn zum Zwecke der Bewertung ist in der Stadt Dessau-Roßlau nicht möglich, da teilweise keinerlei Informationen über den Aufbau der einzelnen Straßen vorliegen. Weiterhin könnte der Zustand der einzelnen Schichten unter Berücksichtigung der Länge des Dessau-Roßlauer Straßennetzes nur mit einem unvertretbar hohen Aufwand ermittelt werden (Radaruntersuchungen, Kernbohrungen), der nicht im Verhältnis zum Ergebnis steht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mulden, sofern nicht von Dritten - Brücken, Tunnel, Durchlässe - Stützmauern - Lärmschutzanlagen <p>2. das Zubehör (siehe auch Pkt. 1.2.6) z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pflanzbeete in der Fahrbahn - Bankette - Poller - Geschwindigkeitsbremsen <p>3. die Nebenanlagen</p> <p>Zur Bewertung der Fahrbahn werden in der Literatur verschiedene Alternativen vorgestellt (vergl. z. B. Grimmberg / Knödler). Zum einen ist die Bewertung der einzelnen Komponenten (Schichten) des Fahrbahnaufbaus möglich, zum anderen die Bewertung des Straßenkörpers als selbständiges Wirtschaftsgut.</p> <p>Eine Trennung der einzelnen Schichten der Fahrbahn zum Zwecke der Bewertung ist in der Stadt Dessau-Roßlau nicht möglich, da teilweise keinerlei Informationen über den Aufbau der einzelnen Straßen vorliegen. Weiterhin könnte der Zustand der einzelnen Schichten unter Berücksichtigung der Länge des Dessau-Roßlauer Straßennetzes nur mit einem unvertretbar hohen Aufwand ermittelt werden (Radaruntersuchungen, Kernbohrungen), der nicht im Verhältnis zum Ergebnis steht.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Straße wird als ein Anlagegut in der Anlagebuchhaltung geführt. Demzufolge ist keine gesonderte Abschnittsbildung für Wege, Fahrbahn usw. notwendig. Beginn und Ende der Straße ergeben sich anhand der Grundstücksgrenzen. Auf Grund der Festsetzung der 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Straße wird als ein Anlagegut in der Anlagebuchhaltung geführt. Demzufolge ist keine gesonderte Abschnittsbildung für Wege, Fahrbahn usw. notwendig. Beginn und Ende der Straße ergeben sich anhand der Grundstücksgrenzen. Auf Grund der Festsetzung der

<p><i>Nutzungsdauern nach Straßentyp ist ein Belagswechsel innerhalb der Fahr- oder Gehbahnen nicht zu berücksichtigen.</i></p>	<p><i>Nutzungsdauern nach Straßentyp ist ein Belagswechsel innerhalb der Fahr- oder Gehbahnen nicht zu berücksichtigen.</i></p>
<p><i>Für die Abschnittsbildung bei Straßen im Rahmen der Bewertung gibt es keine Vorgaben seitens des Landes. So sind zum Beispiel Abschnittsbildungen nach Belagsarten innerhalb einer Straße oder nach Netzknoten möglich.</i></p>	<p><i>Für die Abschnittsbildung bei Straßen im Rahmen der Bewertung gibt es keine Vorgaben seitens des Landes. So sind zum Beispiel Abschnittsbildungen nach Belagsarten innerhalb einer Straße oder nach Netzknoten möglich.</i></p>
<p><i>Da für die Straßen die Festlegung der Nutzungsdauer nach Straßenart und nicht nach Straßenbelag erfolgt, ist hier keine Aufteilung des Straßenkörpers in einzelne Bestandteile notwendig. Es wird ein Anlagegut Straße eingerichtet, welches die Wege, Fahrbahn usw. beinhaltet</i></p>	<p><i>Da für die Straßen die Festlegung der Nutzungsdauer nach Straßenart und nicht nach Straßenbelag erfolgt, ist hier keine Aufteilung des Straßenkörpers in einzelne Bestandteile notwendig. Es wird ein Anlagegut Straße eingerichtet, welches die Wege, Fahrbahn usw. beinhaltet.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <i>Für Park-, Marktplätze usw., die nicht direkt der Straße zuordenbar sind, werden gesonderte Abschnitte gebildet, sofern sich diese auf den Straßengrundstücken befinden.</i> 	<p>- ersatzlos gestrichen-</p>
<p><i>Für Plätze werden gesonderte Abschnitte gebildet, da sie anderen Nutzungen als Straßen unterliegen. Die Lage direkt an einer Straße kann kein Kriterium sein, diese mit der Straße zu verbinden.</i></p> <p><i>Bei Parkplätzen wird nicht nach ständig und nur teilweise genutzten Flächen unterschieden. Hierbei wird berücksichtigt, dass der Ausbau der entsprechenden Flächen für eine ständige Nutzung ausgelegt ist und eine regelmäßige Nutzung erfolgt. Dies betrifft sowohl die Großparkplätze (z. B. August-Bebel-Platz) als auch die ausgebauten Parkbuchten (z. B. an der Museumskreuzung).</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <i>Grünflächen, die sich auf dem Straßengrundstück befinden und</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Grünflächen, die sich auf dem Straßengrundstück befinden und die beidseitig von Straßenbestandteilen (Fahrbahn, Geh- und</i>

<p>die beidseitig von Straßenbestandteilen (Fahrbahn, Geh- und Radwege) umschlossen werden, sind bei der Straßenfläche nicht mit zu berücksichtigen. Der Grund und Boden wird entsprechend der Regelungen für Straßengrundstücke bewertet, der Aufwuchs nach den gesonderten Regelungen der Bewertungsrichtlinie.</p>	<p>Radwege) umschlossen werden, sind bei der Straßenfläche nicht mit zu berücksichtigen. Der Grund und Boden wird entsprechend der Regelungen für Straßengrundstücke bewertet, der Aufwuchs nach den gesonderten Regelungen der Bewertungsrichtlinie.</p>
<p>Für die Grünflächenermittlung wird die Archikart-Straßendatenbank des Tiefbauamtes genutzt. Die aus der Datenbank ermittelte Grünfläche wird dabei von der Grundstücksgröße subtrahiert. Die verbleibende Fläche wird als Straßenkörper bewertet.</p>	<p>Für die Grünflächenermittlung wird die Archikart-Straßendatenbank des Tiefbauamtes genutzt. Die aus der Datenbank ermittelte Grünfläche wird dabei von der Grundstücksgröße subtrahiert. Die verbleibende Fläche wird als Straßenkörper bewertet.</p>
<p>10.2.3 Widmung der zu bewertenden Straßen, Berücksichtigung Straßenschäden</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei der Bewertung der Straßen, Wegen und Plätzen wird nicht nach gewidmeten und nicht gewidmeten Flächen unterschieden. Entscheidendes Merkmal ist der Ausbau der Fläche als Straße, Weg oder Platz. 	<p>1.2.3 Widmung der zu bewertenden Straßen, Berücksichtigung Straßenschäden</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei der Bewertung der Straßen, Wegen und Plätzen wird nicht nach gewidmeten und nicht gewidmeten Flächen unterschieden. Entscheidendes Merkmal ist der Ausbau der Fläche als Straße, Weg oder Platz sowie die Baulastträgerschaft der Stadt.
<p>Zur Bewertung wird teilweise empfohlen, nur die gewidmeten Straßen zu bewerten. Die restlichen Straßen, Wege und Plätze sollten dann als Aufschlag auf den Grundstückswert berücksichtigt werden.</p> <p>Bei dieser Lösung ist jedoch zu berücksichtigen, dass es zwar bei der Bewertung zu einem geringeren Aufwand kommen kann, eine jährliche Überprüfung dieser Straßen und Wege trotzdem erforderlich ist und dann entsprechend der jährlichen Abnutzung zu Belastungen im Haushalt führt, da für den Aufschlag ebenfalls Abschreibungen erforderlich werden. Entscheidend für die Bewertung ist der Umstand, dass die gesamte zu bewertende Fläche als Straße usw. benutzt werden kann. Dies ist in der Regel bei allen Straßen der Fall.</p>	<p>Zur Bewertung wird teilweise empfohlen, nur die gewidmeten Straßen zu bewerten. Die restlichen Straßen, Wege und Plätze sollten dann als Aufschlag auf den Grundstückswert berücksichtigt werden.</p> <p>Bei dieser Lösung ist jedoch zu berücksichtigen, dass es zwar bei der Bewertung zu einem geringeren Aufwand kommen kann, eine jährliche Überprüfung dieser Straßen und Wege trotzdem erforderlich ist und dann entsprechend der jährlichen Abnutzung zu Belastungen im Haushalt führt, da für den Aufschlag ebenfalls Abschreibungen erforderlich werden. Entscheidend für die Bewertung ist der Umstand, dass die gesamte zu bewertende Fläche als Straße usw. benutzt werden kann. Dies ist in der Regel bei allen Straßen der Fall.</p>

<p><i>Achtung: Die Nutzung einzelner Grundstücke für den Straßenverkehr begründet aber noch nicht die Einstufung als Straßenverkehrsfläche und führt zu einer entsprechenden Bewertung. So wird zum Beispiel die Fläche unterhalb des Friederikenplatzes als Parkplatz genutzt. Es handelt sich aber hierbei um einen „wilden“ Parkplatz, das Parken wird hier nur geduldet. Grundlage für die Bewertung ist also die ursprüngliche Nutzungsart Grünfläche.</i></p>	<p><i>Achtung: Die Nutzung einzelner Grundstücke für den Straßenverkehr begründet aber noch nicht die Einstufung als Straßenverkehrsfläche und führt zu einer entsprechenden Bewertung. So wurde zum Beispiel die Fläche unterhalb des Friederikenplatzes als Parkplatz genutzt. Es handelt sich aber hierbei um einen „wilden“ Parkplatz, das Parken wird hier nur geduldet. Grundlage für die Bewertung ist also die ursprüngliche Nutzungsart Grünfläche.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <i>Bei der Bewertung sind Straßenschäden wertmindernd bzw. durch Verkürzung der Restnutzungsdauer entsprechend zu berücksichtigen.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Bei der Bewertung sind Straßenschäden wertmindernd bzw. durch Verkürzung der Restnutzungsdauer entsprechend zu berücksichtigen.</i>
<p><i>Straßenschäden wirken sich unterschiedlich auf den Wert bzw. die Restnutzungsdauer der Straße aus.</i></p> <p><i>Geringfügige Schäden bewirken in der Regel nur eine Wertminderung, ohne eine Auswirkung auf die Nutzungsdauer zu haben (z. B. Abplatzungen an Bordsteinen). Es handelt sich hierbei um Schäden, die vor allem an Straßen, die nach 1991 hergestellt wurden, zu verzeichnen sind.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Erstbewertung von Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden und deren Baujahr nicht bekannt ist, wird eine Restnutzungsdauer ermittelt. Hierbei geht man zunächst von der normalen Nutzungsdauer aus. Sind Schäden vorhanden, so wirken sich diese direkt durch Verkürzung der Restnutzungsdauer aus.</i></p>	<p><i>Straßenschäden wirken sich unterschiedlich auf den Wert bzw. die Restnutzungsdauer der Straße aus.</i></p> <p><i>Geringfügige Schäden bewirken in der Regel nur eine Wertminderung, ohne eine Auswirkung auf die Nutzungsdauer zu haben (z. B. Abplatzungen an Bordsteinen). Es handelt sich hierbei um Schäden, die vor allem an Straßen, die nach 1991 hergestellt wurden, zu verzeichnen sind.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Erstbewertung von Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden und deren Baujahr nicht bekannt ist, wird eine Restnutzungsdauer ermittelt. Hierbei geht man zunächst von der normalen Nutzungsdauer aus. Sind Schäden vorhanden, so wirken sich diese direkt durch Verkürzung der Restnutzungsdauer aus.</i></p>
<p>10.2.4 Bewertung von Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden / ohne Anschaffungs- und Herstellungskosten</p>	<p>1.2.4 Bewertung von Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden / ohne Anschaffungs- und Herstellungskosten</p>

<p><i>Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden, sind hinsichtlich der Ermittlung der Restnutzungsdauer und Wertermittlung in Abhängigkeit der Nutzungsdauer durch ein gesondertes Verfahren wie folgt zu bewerten:</i></p> <p><i>Mangels vorliegender Kenntnisse über das tatsächliche Baujahr wird die Restnutzungsdauer über ein gesondertes Verfahren ermittelt.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Zunächst ist für die Straße usw. eine Restnutzungsdauer zu ermitteln. Dazu wird im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung der Zustand des Straßenbelags der Fahrbahn gemäß Anlage 4 erfasst. Bei Zweifeln bei der Einschätzung der Schadenshöhe (siehe Merkmale in Anlage 4) ist das jeweils schlechtere Schadensmerkmal anzunehmen.</i> <i>Ergibt sich bei der Berechnung eine Restnutzungsdauer mit einer Kommastelle, wird diese nach dem Vorsichtsprinzip abgerundet.</i> 	<p><i>Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden, sind hinsichtlich der Ermittlung der Restnutzungsdauer und Wertermittlung in Abhängigkeit der Nutzungsdauer durch ein gesondertes Verfahren wie folgt zu bewerten:</i></p> <p><i>Mangels vorliegender Kenntnisse über das tatsächliche Baujahr wird die Restnutzungsdauer über ein gesondertes Verfahren ermittelt.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Zunächst ist für die Straße usw. eine Restnutzungsdauer zu ermitteln. Dazu wird im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung der Zustand des Straßenbelags der Fahrbahn gemäß Anlage 4 erfasst. Bei Zweifeln bei der Einschätzung der Schadenshöhe (siehe Merkmale in Anlage 4) ist das jeweils schlechtere Schadensmerkmal anzunehmen.</i> <i>Ergibt sich bei der Berechnung eine Restnutzungsdauer mit einer Kommastelle, wird diese nach dem Vorsichtsprinzip abgerundet.</i>
<p><i>Grundlage für die Ermittlung der Restnutzungsdauer ist das Ergebnis der Vor-Ort-Besichtigung. Es wird hier nur der tatsächlich sichtbare Zustand der Straße erfasst. Eine Prüfung des gesamten Straßenaufbaus durch Kernbohrungen o. ä. erfolgt nicht, da hier der Aufwand und das zu erwartende Ergebnis in einem nicht vertretbaren Missverhältnis stehen. Die visuelle Zustandsbewertung erfolgt nach sechs Kriterien, die im Bewertungsbogen festgehalten sind. Hierbei wurde auf die Erfahrungen anderer Bundesländer zurückgegriffen (z. B. Rheinland-Pfalz).</i></p>	<p><i>Grundlage für die Ermittlung der Restnutzungsdauer ist das Ergebnis der Vor-Ort-Besichtigung. Es wird hier nur der tatsächlich sichtbare Zustand der Straße erfasst. Eine Prüfung des gesamten Straßenaufbaus durch Kernbohrungen o. ä. erfolgt nicht, da hier der Aufwand und das zu erwartende Ergebnis in einem nicht vertretbaren Missverhältnis stehen. Die visuelle Zustandsbewertung erfolgt nach sechs Kriterien, die im Bewertungsbogen festgehalten sind. Hierbei wurde auf die Erfahrungen anderer Bundesländer zurückgegriffen (z. B. Rheinland-Pfalz).</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <i>Anhand von Qualitätsstufen werden Straßenschäden entsprechend wertmindernd berücksichtigt.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Anhand von Qualitätsstufen werden Straßenschäden entsprechend wertmindernd berücksichtigt.</i>
<p><i>Bei der Ermittlung der Restnutzungsdauer ist der Zustand der Straße</i></p>	<p><i>Bei der Ermittlung der Restnutzungsdauer ist der Zustand der Straße</i></p>

<p>ausschlaggebend, jedoch werden die Schäden wertmäßig nicht berücksichtigt. Durch die Einführung der Qualitätsstufen werden diese Schäden bei der Wertermittlung der Straße berücksichtigt und helfen somit, das tatsächliche Vermögensbild darzustellen.</p>	<p>ausschlaggebend, jedoch werden die Schäden wertmäßig nicht berücksichtigt. Durch die Einführung der Qualitätsstufen werden diese Schäden bei der Wertermittlung der Straße berücksichtigt und helfen somit, das tatsächliche Vermögensbild darzustellen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Anschaffungs- und Herstellungskosten für Straßen usw., die vor 1991 errichtet wurden, werden anhand der Vorgaben des Landes ermittelt. Hierzu ist eine Einteilung nach Bauklassen mit den entsprechenden Werten vorzunehmen. Eine Indizierung auf historische Baupreise erfolgt nicht. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anschaffungs- und Herstellungskosten für Straßen usw., die vor 1991 errichtet wurden, werden anhand der Vorgaben des Landes ermittelt. Hierzu ist eine Einteilung nach Bauklassen mit den entsprechenden Werten vorzunehmen. Eine Indizierung auf historische Baupreise erfolgt nicht.
<p>Durch das Land wurden in der Bewertungsrichtlinie die AHK's entsprechend der Bauklassen definiert. Da durch die Stadt keine historischen AHK's verwendet werden, werden die vorgegebenen Werte der Bewertungsrichtlinie des Landes übernommen. Es ist nicht bekannt, zu welchem Datum die AHK's durch das Land ermittelt wurden, ob hier eine Anpassung entsprechend Baupreisindizes erfolgte. Aus diesem Grund werden die in der Bewertungsrichtlinie angegebenen Werte ohne Veränderung übernommen.</p>	<p>Durch das Land wurden in der Bewertungsrichtlinie die AHK's entsprechend der Bauklassen definiert. Da durch die Stadt keine historischen AHK's verwendet werden, werden die vorgegebenen Werte der Bewertungsrichtlinie des Landes übernommen. Es ist nicht bekannt, zu welchem Datum die AHK's durch das Land ermittelt wurden, ob hier eine Anpassung entsprechend Baupreisindizes erfolgte. Aus diesem Grund werden die in der Bewertungsrichtlinie angegebenen Werte ohne Veränderung übernommen.</p>
<p>10.2.5 Ermittlung der Werte für Straßen, die nach 1991 hergestellt wurden</p> <p>Für den Zeitraum ab 1995 liegen die Unterlagen (Rechnungen) zu den einzelnen Straßenbaumaßnahmen vor. Hier erfolgt die Aufteilung der Rechnungsbeträge, siehe auch unten, entsprechend den Anlagearten.</p>	<p>Das Verfahren kommt auch dann zum Einsatz, sollten die Kosten der Jahresrechnung nicht eindeutig zuordenbar oder auch die Auskünfte des Fachamtes für Straßenbaumaßnahmen ab 1995 nicht präzise genug sein. Dies entspricht dem Vorsichtsprinzip.</p> <p>1.2.5 Ermittlung der Werte für Straßen mit ermittelbaren Anschaffungs- und Herstellungskosten</p> <p>Für den Zeitraum ab 1995 liegen Unterlagen (Rechnungen) zu den einzelnen Straßenbaumaßnahmen vor bzw. können die Beträge durch Recherchen beim Fachamt nachvollzogen werden. Hier erfolgt die</p>

<p>Nicht konkret zuordenbare Anteile werden der Anlagegut Straße zugeordnet.</p> <p>Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 sind die Ergebnisse der jeweiligen Jahresrechnung für die Bewertung anzusetzen.</p> <p>Von den Gesamtausgaben nach Jahresrechnung sind wie folgt abzuziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Straßenbeleuchtung - Kosten für Ampelanlagen - Kosten für Vorwegweiser - Kosten für Aufwuchs. <p>Der verbleibende Rest wird der Straße zugeordnet.</p> <p>Die Kosten der Straßenbeleuchtung werden dem Gutachten, welches im Zusammenhang der Übertragung der Straßenbeleuchtung erstellt wird, entnommen. Kosten für die Ampelanlagen werden, soweit sie noch ermittelbar sind, mit den tatsächlichen Kosten angesetzt. Sollte dies nicht mehr möglich sein, werden diese mittels eines Vergleichs mit vergleichbaren Anlagen, für die zum jetzigen Zeitpunkt Kosten ermittelt werden können, bewertet. Analog werden die Vorwegweiser behandelt. Für das Straßenbegleitgrün werden Werte entsprechend der Regelungen zum Aufwuchs ermittelt und abgezogen</p>	<p>Aufteilung der Rechnungsbeträge (siehe auch unten) entsprechend den Anlagearten. Nicht konkret zuordenbare Anteile werden dem Anlagegut Straße zugeordnet. Grundsätzlich ist bei der Recherche dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und dem Vorsichtsprinzip zu folgen.</p> <p>Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 sind die Ergebnisse der jeweiligen Jahresrechnung für die Bewertung anzusetzen.</p> <p>Von den Gesamtausgaben nach Jahresrechnung sind wie folgt abzuziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Straßenbeleuchtung (sofern ermittelbar) - Kosten für Lichtsignalanlagen (sofern ermittelbar) - Kosten für Aufwuchs - Kosten für Bäume - Kosten für Vorwegweiser - Kosten für Regenentwässerung (sofern ermittelbar). <p>Der verbleibende Rest wird der Straße zugeordnet.</p> <p style="text-align: center;">- ersatzlos gestrichen -</p>
<p>Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 werden die Werte der Jahresrechnungen verwandt, da hier noch das konkreteste Ergebnis</p>	<p>Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 werden die Werte der Jahresrechnungen verwandt, da hier noch das konkreteste Ergebnis</p>

<p><i>hinsichtlich der AHK erzielt werden kann. Ab dem Jahr 1995 liegen die Rechnungen für die einzelnen Baumaßnahmen vor. Diese werden Basis für die Bewertung.</i></p> <p><i>Für die Straßenbeleuchtung werden die Kosten verwendet, die im Rahmen der Gutachtenerstellung zur Übertragung an den Eigenbetrieb ermittelt werden. Für den Aufwuchs werden die Werte, die im Rahmen des Festwertverfahrens ermittelt wurden, angewandt. Für Ampelanlagen und Vorwegweiser erfolgt die Wertermittlung ggf. durch eine Vergleichswertermittlung.</i></p>	<p><i>hinsichtlich der AHK erzielt werden kann. Ab dem Jahr 1995 sollten die Rechnungen für die einzelnen Baumaßnahmen vorliegen. Diese werden Basis für die Bewertung.</i></p> <p><i>Sollten keine Rechnungen oder weiterführende Informationen des Fachamtes vorliegen, werden die Werte der Jahresrechnung angewandt. Für den Aufwuchs und die Bäume werden die Werte, die im Rahmen des Festwertverfahrens ermittelt wurden, angewandt. Für Vorwegweiser erfolgt die Wertfestsetzung durch den vom Tiefbauamt mitgeteilten Ersatzwert in Höhe von 2.000,00 €.</i></p>
<p>10.2.6 Bewertung Zubehör</p> <p>10.2.6.1 Bewertung Verkehrszeichen</p> <p><i>Sind die Anschaffungskosten bereits in den Baukosten der Straße enthalten, werden diese nicht gesondert aktiviert. Sie werden entsprechend der Nutzungsdauer des entsprechenden Straßenabschnitts abgeschrieben.</i></p>	<p>1.2.6 Unbefestigte Wegflächen</p> <p><i>Grundsätzlich werden unbefestigte Verkehrsflächen/Teilflächen komplett als Verkehrsfläche mit 1 EUR Restbuchwert ohne weitere Unterteilung bewertet.</i></p> <p><i>Oft ist es nicht mehr feststellbar, ob bei unbefestigten Verkehrsflächen, incl. angrenzender Grünfläche, entsprechende Investitionskosten angefallen sind oder ob die Flächen nur auf Grund jahrelanger Nutzung entstanden sind. Zur Sicherung einer einheitlichen Bewertung werden unbefestigte Verkehrsflächen/Teilflächen komplett als Verkehrsfläche mit 1 EUR Restbuchwert ohne weitere Unterteilung bewertet.</i></p> <p>1.2.7 Bewertung Zubehör</p> <p>1.2.7.1 Bewertung Verkehrszeichen</p> <p><i>Sind die Anschaffungskosten bereits in den Baukosten der Straße enthalten, werden diese nicht gesondert aktiviert. Sie werden entsprechend der Nutzungsdauer des entsprechenden Straßenabschnitts abgeschrieben.</i></p>

<p>Die Anschaffungskosten für Verkehrsschilder sind derzeit bei Neubaumaßnahmen in den Investitionskosten enthalten. Sie werden aus diesem Grund nicht noch einmal gesondert erfasst und bewertet sondern den entsprechenden Straßenabschnitten zugeordnet.</p> <p>Durch das Land sind in der Bewertungsrichtlinie keine Vorgaben hinsichtlich der Nutzungsdauer von Verkehrszeichen gemacht worden. Normale Verkehrszeichen haben eine Lebensdauer von sieben bis zehn Jahren.</p>	<p>Die Anschaffungskosten für Verkehrsschilder sind derzeit bei Neubaumaßnahmen in den Investitionskosten enthalten. Sie werden aus diesem Grund nicht noch einmal gesondert erfasst und bewertet sondern den entsprechenden Straßenabschnitten zugeordnet.</p> <p>Durch das Land sind in der Bewertungsrichtlinie keine Vorgaben hinsichtlich der Nutzungsdauer von Verkehrszeichen gemacht worden. Normale Verkehrszeichen haben eine Lebensdauer von sieben bis zehn Jahren.</p>
<p>Bei Beschaffungen aus dem Verwaltungshaushalt ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um geringwertige Vermögensgegenstände handelt. Sie sind entsprechend als Aufwand zu behandeln und nicht zu bewerten.</p>	<p>Bei Beschaffungen aus dem Verwaltungshaushalt ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um geringwertige Vermögensgegenstände handelt. Sie sind entsprechend als Aufwand zu behandeln und nicht zu bewerten.</p>
<p>Die derzeit vorhandenen Verkehrsschilder sind in der Regel im Verwaltungshaushalt beschafft worden, da es sich um Ersatzmaßnahmen gehandelt hat bzw. die geltenden Wertgrenzen nicht überschritten wurden. Aus diesem Grund ist die Bewertung nicht notwendig.</p>	<p>Die derzeit vorhandenen Verkehrsschilder sind in der Regel im Verwaltungshaushalt beschafft worden, da es sich um Ersatzmaßnahmen gehandelt hat bzw. die geltenden Wertgrenzen nicht überschritten wurden. Aus diesem Grund ist die Bewertung nicht notwendig.</p>
<p>Vorwegweiser und Verkehrszeichenbrücken werden auf Grund der hohen Kosten für die einzelnen Objekte gesondert erfasst. Sie sind mit Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um die Abschreibungen zu bewerten. Bei der Errichtung im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen sind die Kosten für Tiefbaumaßnahmen, soweit sie nicht direkt zuordenbar sind, der Straßenbaumaßnahme zuzurechnen.</p>	<p>Vorwegweiser und Verkehrszeichenbrücken werden auf Grund der hohen Kosten für die einzelnen Objekte gesondert erfasst. Sie sind mit Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um die Abschreibungen zu bewerten. Sofern keine eindeutigen Werte ermittelt werden können, wird der Ersatzwert von 2.000,00 € je Vorwegweiser herangezogen.</p>
<p>Die genannten Wegweiser unterscheiden sich deutlich von herkömmlichen Verkehrszeichen durch Ihren Aufbau und die Kosten. Aus diesem Grund sollte hier eine gesonderte Erfassung und Bewertung erfolgen. Sind die Kosten Bestandteil der Investitionskosten für Straßen</p>	<p>Die genannten Vorwegweiser unterscheiden sich deutlich von herkömmlichen Verkehrszeichen durch Ihren Aufbau und die Kosten. Aus diesem Grund sollte hier eine gesonderte Erfassung und Bewertung erfolgen. Sind die Kosten Bestandteil der Investitionskosten für Straßen so sind diese entsprechend – in Höhe der tatsächlich ermittelten Kosten</p>

so sind diese entsprechend zu trennen.

10.2.6.2 Bewertung Ampelanlagen

Ampelanlagen sind grundsätzlich mit Anschaffungs- und Herstellungskosten, verringert um die jeweiligen Abschreibungen zu bewerten.

Ampelanlagen werden als ein Anlagegut behandelt. Hier sind die Kosten für alle Bestandteile, wie z. B. Masten, Signalgeber, Schaltschränke, Verkabelung usw., zusammengefasst. Eine Trennung in einzelne Bestandteile (z. B. ober- oder unterirdisch) erfolgt nicht.

Ist die Ampelanlage im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme mit errichtet worden, so sind die Tiefbauarbeiten der Straßenbaumaßnahme zuzurechnen, so sie nicht separiert werden können. Wurde die Ampelanlage nicht im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme errichtet, sind die Kosten für den Tiefbau der Anlage zuzurechnen.

Planungskosten für die Ampelanlage, so sie gesondert vorliegen bzw. ermittelt werden können, sind der Anlage zuzurechnen.

Die Ampelanlagen der Stadt Dessau-Roßlau sind seit 1991 komplett erneuert worden. Demzufolge liegen die entsprechenden AHK's vor. Für die Bewertung der Ampelanlagen liegen keine Vorgaben seitens des Landes vor. Zur Vereinfachung der Bewertung wurde deshalb mit dem Tiefbauamt abgestimmt, die Ampelanlage zur Bewertung als ein Anlagegut zu führen und zu inventarisieren. Eine Aufteilung in die

oder in Höhe des Ersatzwertes – anteilig heraus zu rechnen. Die Nutzungsdauer beträgt 20 Jahre.

1.2.7.2 Bewertung Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich mit Anschaffungs- und Herstellungskosten, verringert um die jeweiligen Abschreibungen zu bewerten.

Lichtsignalanlagen werden als ein Anlagegut behandelt. Hier sind die Kosten für alle Bestandteile, wie z. B. Masten, Signalgeber, Schaltschränke, Verkabelung usw., zusammengefasst. Eine Trennung in einzelne Bestandteile (z. B. ober- oder unterirdisch) erfolgt nicht.

Ist die Lichtsignalanlage im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme mit errichtet worden, so sind die Tiefbauarbeiten der Straßenbaumaßnahme zuzurechnen, so sie nicht separiert werden können. Wurde die Lichtsignalanlage nicht im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme errichtet, sind die Kosten für den Tiefbau der Anlage zuzurechnen. Planungskosten für die Lichtsignalanlage, so sie gesondert vorliegen bzw. ermittelt werden können, sind der Anlage zuzurechnen.

Die Ampelanlagen der Stadt Dessau-Roßlau sind seit 1991 komplett erneuert worden. Demzufolge liegen die entsprechenden AHK's vor. Für die Bewertung der Lichtsignalanlage liegen keine Vorgaben seitens des Landes vor. Zur Vereinfachung der Bewertung wurde deshalb mit dem Tiefbauamt abgestimmt, die Lichtsignalanlage zur Bewertung als ein Anlagegut zu führen und zu inventarisieren. Eine Aufteilung in die einzelnen Bestandteile erfolgt nicht, die Nutzungsdauer wird einheitlich

<p>einzelnen Bestandteile erfolgt nicht, die Nutzungsdauer wird einheitlich für die Anlage festgelegt.</p> <p>Ampelanlagen, die im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen neu errichtet wurden, werden dahingehend getrennt, dass die Tiefbauleistungen der Straßenbaumaßnahme zugerechnet werden, da entsprechende Kosten gar nicht oder nur mit einem sehr hohen Aufwand aus den Rechnungen separiert werden können. Liegen sie gesondert vor, sind sie der Ampelanlage zuzurechnen.</p> <p>Planungsleistungen, werden ebenfalls der Straßenbaumaßnahme zugerechnet, wenn sie gar nicht oder nur mit einem sehr hohen Aufwand aus den Planungskosten der gesamten Straße herausgerechnet werden können. Liegen sie einzeln vor, werden sie der Ampelanlage zugerechnet.</p> <p>Die Nutzungsdauer wird auf 22 Jahre festgelegt.</p>	<p>auf 22 Jahre festgelegt.</p> <p>Lichtsignalanlagen, die im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen neu errichtet wurden, werden getrennt erfasst, sofern gesonderte Kosten ermittelt werden können. Die Tiefbauleistungen der Straßenbaumaßnahme werden dem Anlagegut Straße angerechnet, da entsprechende Kosten gar nicht oder nur mit einem sehr hohen Aufwand aus den Rechnungen separiert werden können. Liegen sie gesondert vor, sind sie der Lichtsignalanlage zuzurechnen. Ebenso wird bei den Planungsleistungen verfahren.</p> <p>Sollten keine separaten Kostenaufstellungen für die Lichtsignalanlage vorliegen, wird unterstellt, dass der Bau der Ampelanlage in der gesamten Straßenbaumaßnahme enthalten ist. Aus diesem Grund wird die Lichtsignalanlage nicht noch einmal gesondert erfasst und bewertet, sondern den entsprechenden Straßenabschnitten zugeordnet.</p>
<p>10.2.6.3 Bewertung Straßenbeleuchtung</p> <p>Die Bewertung der Straßenbeleuchtung ist nach Bewertungsrichtlinie vom Land vorgeschrieben.</p> <p>Bei der Stadt Dessau-Roßlau ist die Übertragung des gesamten Anlagevermögens Straßenbeleuchtung (Masten, Lichtpunkte, Steuerungsanlagen usw.) an den Eigenbetrieb Stadtpflege vorgesehen.</p>	<p>1.2.7.3 Bewertung Straßenbeleuchtung</p> <p>Die Bewertung der Straßenbeleuchtung ist nach Bewertungsrichtlinie vom Land vorgeschrieben. Sofern in der Jahresrechnung oder auch den separaten Rechnungen zu Baumaßnahmen Kosten für die Straßenbeleuchtung herausgefiltert werden können, sind diese anzusetzen. Sollten keine AHK's vorliegen, wird unterstellt, dass die Kosten in der Straßenbaumaßnahme enthalten sind.</p> <p>- ersatzlos gestrichen -</p>

<p>Aus diesem Grund wird durch einen externen Gutachter eine Wertermittlung zur Straßenbeleuchtung durchgeführt.</p> <p>Zum Zeitpunkt der Einführung der Doppik ist das Anlagevermögen übertragen, eine gesonderte Bewertung ist deshalb nicht mehr notwendig.</p>	
<p>Das Gutachten für die Straßenbeleuchtung wird durch einen externen Gutachter erstellt. Im Jahr 2010 ist die Übertragung des Anlagevermögens an den Eigenbetrieb geplant. Aus diesem Grund erfolgt keine Bewertung mehr durch die Stadt.</p> <p>Die tatsächlichen Kosten für die Straßenbeleuchtung werden jedoch bei den Straßenbaumaßnahmen in Abzug gebracht, die nach 1991 realisiert wurde, um eine doppelte Berücksichtigung zu vermeiden.</p>	<p>Die Anschaffungskosten für Straßenbeleuchtung sind bei Neubaumaßnahmen von Straßenzügen oft in den Investitionskosten enthalten. Sie werden aus diesem Grund nicht noch einmal gesondert erfasst und bewertet sondern den entsprechenden Straßenabschnitten zugeordnet.</p> <p>Sofern gesonderte AHK's gefiltert werden können, sind diese zu aktivieren. Die Nutzungsdauer wird im Rahmen der vom Land vorgegebenen Nutzungsspanne auf 20 Jahre festgelegt.</p>
<p>10.2.6.4 Bewertung Straßenbegleitgrün</p> <p>Zur Bewertung des Straßenbegleitgrüns werden gesonderte Festlegungen in der Bewertungsrichtlinie Aufwuchs getroffen.</p> <p>10.3 Bewertung Kanalisation</p> <p>In der Stadt Dessau-Roßlau befindet sich die Kanalisation im Eigentum der DVV. Eine Bewertung erfolgt nicht.</p> <p>Die Teile der Regenentwässerung, die sich noch in städtischem Eigentum befinden, werden nach Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die Abschreibungen, bewertet. Sind diese nicht ermittelbar bzw. wurden die Kanäle vor 1991 errichtet, erfolgt die Bewertung nach dem vorsichtig geschätzten Zeitwert.</p>	<p>1.2.7.4 Bewertung Straßenbegleitgrün</p> <p>Zur Bewertung des Straßenbegleitgrüns werden gesonderte Festlegungen in der Bewertungsrichtlinie Aufwuchs getroffen.</p> <p>1.3 Bewertung Kanalisation</p> <p>In der Stadt Dessau-Roßlau befindet sich die Großzahl der Kanalisation im Eigentum der DVV. Eine Bewertung erfolgt nicht.</p> <p>Die Teile der Regenentwässerung, die sich noch in städtischem Eigentum befinden, werden nach Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die Abschreibungen, bewertet. Sind diese nicht ermittelbar wird unterstellt, dass die Kosten in der Straßenbaumaßnahme enthalten sind.</p> <p>Die Entwässerung der Straßen und Gebäude außerhalb des Kanalnetzes</p>

<p>Die Entwässerung der Straßen und Gebäude außerhalb des Kanalnetzes der Stadtwerke, wie z. B. Regenwassereinläufe, Anschlussleitungen der Regenwassereinläufe, Grundstücksanschlüsse werden nicht separat erfasst und bewertet. Sie werden als Bestandteil der Straße bzw. dem Bauwerk zugeordnet.</p>	<p>der Stadtwerke, wie z. B. Regenwassereinläufe, Anschlussleitungen der Regenwassereinläufe, Grundstücksanschlüsse werden nicht separat erfasst und bewertet. Sie werden als Bestandteil der Straße bzw. dem Bauwerk zugeordnet.</p>
<p>Im Eigentum der Stadt befinden sich noch Teile der Regenentwässerung in Dessau-Törten und im Zentrum. Für diese Kanäle liegen keine Anschaffungs- und Herstellungskosten vor, bzw. können diese aus den vorhandenen Rechnungen nicht eindeutig ermittelt werden.</p> <p>Die Bewertungsrichtlinie des Landes gibt aber keine Vorgaben für diese Art von Kanälen vor, da sich dort die Kanalisation ausschließlich auf den Abwasserbereich bezieht, Regenentwässerung jedoch keine Abwasserbeseitigung ist. Demzufolge werden bei der Bewertung die Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt, ohne die Faktoren zur Gebrauchswertermittlung zu berücksichtigen. Es handelt sich beim „Kanalvermögen“ der Stadt auch nur um einen sehr kleinen Vermögensposten, so dass hier Aufwand der Bewertung möglichst niedrig gehalten werden sollte..</p>	<p>Im Eigentum der Stadt befinden sich noch Teile der Regenentwässerung überwiegend in Dessau-Törten und im Zentrum. Für diese Kanäle liegen zum großen Teil weder Baujahre noch Anschaffungs- und Herstellungskosten vor, bzw. können diese aus der Jahresrechnung nicht eindeutig einer Kanalbaumaßnahme zugeordnet werden. Wenn keine Anschaffungs- und Herstellungskosten ermittelt werden können, wird unterstellt, dass die Kosten in der Straßenbaumaßnahme enthalten sind. Sie werden aus diesem Grund nicht noch einmal gesondert erfasst und bewertet</p> <p>Die Bewertungsrichtlinie des Landes gibt aber keine Vorgaben für diese Art von Kanälen vor, da sich dort die Kanalisation ausschließlich auf den Abwasserbereich bezieht, Regenentwässerung jedoch keine Abwasserbeseitigung ist. Demzufolge werden bei der Bewertung die Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt, ohne die Faktoren zur Gebrauchswertermittlung zu berücksichtigen. Es handelt sich beim „Kanalvermögen“ der Stadt auch nur um einen sehr kleinen Vermögensposten, so dass hier Aufwand der Bewertung möglichst niedrig gehalten werden sollte.</p>
<p>10.4 Bewertung Gleisanlagen</p> <p>Eine Bewertung von Gleisanlagen ist nicht notwendig, da sich diese zwar auf städtischem Grund und Boden befinden, jedoch nicht in städtischem Eigentum.</p>	<p>1.4 Bewertung Gleisanlagen</p> <p>Eine Bewertung von Gleisanlagen ist nicht notwendig, da sich diese zwar auf städtischem Grund und Boden befinden, jedoch nicht in städtischem Eigentum.</p> <p>Auf städtischem Grund und Boden befinden sich die Straßenbahngleise</p>

<p>Auf städtischem Grund und Boden befinden sich die Straßenbahngleise der DVG (Straßenbahn). Diese werden jedoch von dieser bilanziert. Die Gleisanlagen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn befinden sich im Eigentum der DVE.</p>	<p>der DVG (Straßenbahn). Diese werden jedoch von dieser bilanziert. Die Gleisanlagen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn befinden sich im Eigentum der DVE.</p>
<p>10.5 Bewertung Durchlässe</p> <p>Durchlässe werden als Bauwerk nicht getrennt von der Straße bewertet. Kosten für die Herstellung der Durchlässe werden den Straßenkosten zugerechnet. Bei Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden, sind die Kosten für Durchlässe mit in den Herstellungskosten entsprechend der Bauklassen enthalten.</p>	<p>1.5 Bewertung Durchlässe</p> <p>Durchlässe werden als Bauwerk nicht getrennt von der Straße bewertet. Kosten für die Herstellung der Durchlässe werden den Straßenkosten zugerechnet. Bei Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden, sind die Kosten für Durchlässe mit in den Herstellungskosten entsprechend der Bauklassen enthalten.</p>
<p>Durchlässe sind Bauwerke im Erdkörper eines Verkehrsweges, die den Durchtritt von Wasser ermöglichen. Sie unterscheiden sich von Brücken und Unterführungen durch eine maximale lichte Weite von 2 Metern. Bei Straßenneubauten werden diese in der Regel mit erneuert. In der Bewertungsrichtlinie des Landes ist nicht geregelt, ob Durchlässe mit der Straße oder getrennt von ihr zu bewerten sind. Dies liegt also im Ermessen der Gemeinde. Da Durchlässe in einem engen baulichen Zusammenhang mit der Straße stehen, werden diese zusammen mit ihr erfasst. Ein weiteres Indiz für die mögliche gemeinsame Bewertung von Durchlass und Straße ist die Tatsache, dass die Nutzungsdauern von Durchlässen in der Bewertungsrichtlinie des Landes nicht explizit erfasst sind, so dass hier eine Orientierung an den Nutzungsdauern von Straßen erfolgen kann. Bei Straßenbaumaßnahmen nach 1991 sind die Durchlässe in der Regel mit erneuert worden. Hier sind die entsprechenden Kosten mit enthalten. Kosten für Durchlässe, die vor 1991 errichtet wurden, sind in den Straßenbaukosten gemäß Bewertungsrichtlinie des Landes (nach Bauklassen) mit enthalten.</p>	<p>Durchlässe sind Bauwerke im Erdkörper eines Verkehrsweges, die den Durchtritt von Wasser ermöglichen. Sie unterscheiden sich von Brücken und Unterführungen durch eine maximale lichte Weite von 2 Metern. Bei Straßenneubauten werden diese in der Regel mit erneuert. In der Bewertungsrichtlinie des Landes ist nicht geregelt, ob Durchlässe mit der Straße oder getrennt von ihr zu bewerten sind. Dies liegt also im Ermessen der Gemeinde. Da Durchlässe in einem engen baulichen Zusammenhang mit der Straße stehen, werden diese zusammen mit ihr erfasst. Ein weiteres Indiz für die mögliche gemeinsame Bewertung von Durchlass und Straße ist die Tatsache, dass die Nutzungsdauern von Durchlässen in der Bewertungsrichtlinie des Landes nicht explizit erfasst sind, so dass hier eine Orientierung an den Nutzungsdauern von Straßen erfolgen kann. Bei Straßenbaumaßnahmen nach 1991 sind die Durchlässe in der Regel mit erneuert worden. Hier sind die entsprechenden Kosten mit enthalten. Kosten für Durchlässe, die vor 1991 errichtet wurden, sind in den Straßenbaukosten gemäß Bewertungsrichtlinie des Landes (nach Bauklassen) mit enthalten. Die Ermittlung der separaten Kosten für Durchlässe anhand der</p>

<p>Die Ermittlung der separaten Kosten für Durchlässe anhand der Rechnungen für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen wäre sehr aufwändig und steht in keinem Verhältnis zum gewünschten Ergebnis.</p>	<p>Rechnungen für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen wäre sehr aufwändig und steht in keinem Verhältnis zum gewünschten Ergebnis.</p>
<p>10.6 Bewertung Parkscheinautomaten</p> <p>Parkscheinautomaten werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die Abschreibungen, bewertet.</p>	<p>1.6 Bewertung Parkscheinautomaten</p> <p>Parkscheinautomaten werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die Abschreibungen, bewertet. Die Nutzungsdauer der Parkscheinautomaten wird auf 10 Jahre festgelegt.</p>
<p>Die im Stadtgebiet vorhandenen Automaten stammen ausschließlich aus der Zeit nach 1991. Aus diesem Grund ist die Ermittlung der AHK's unter Anwendung eines Vergleichswertverfahrens o. ä. nicht notwendig. Sollten sich die AHK's nicht mehr ermitteln lassen, da die Rechnungen z. B. nicht mehr vorhanden sind (bei Automaten mit Erwerb vor 1994), entfällt die Wertermittlung, da die Nutzungsdauer abgelaufen ist (12 Jahre). Diese Automaten werden mit 1 EUR Restbuchwert in der Anlagenbuchhaltung erfasst.</p>	<p>Die im Stadtgebiet vorhandenen Automaten stammen ausschließlich aus der Zeit nach 1991. Aus diesem Grund ist die Ermittlung der AHK's unter Anwendung eines Vergleichswertverfahrens o. ä. nicht notwendig. Sollten sich die AHK's nicht mehr ermitteln lassen, da die Rechnungen z. B. nicht mehr vorhanden sind (bei Automaten mit Erwerb vor 2003), entfällt die Wertermittlung, ebenso wenn die Nutzungsdauer abgelaufen ist (10 Jahre). Diese Automaten werden mit 1 EUR Restbuchwert in der Anlagenbuchhaltung erfasst.</p>
<p>10.7 Bewertung Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke (ohne Brücken)</p> <p>Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke sind grundsätzlich mit Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die jeweiligen Abschreibungen zu bewerten. Sollten sich keine Anschaffungs- und</p>	<p>Sollten in der Jahresrechnung mehrere Automaten unter einer Rechnung angeschafft worden sein, so werden die Anschaffungs- und Herstellungskosten entsprechend auf die Anzahl der Automaten aufgeteilt.</p> <p>1.7 Bewertung Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke (ohne Brücken)</p> <p>Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke sind grundsätzlich mit Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die jeweiligen Abschreibungen zu bewerten. Sollten sich keine Anschaffungs- und Herstellungskosten ermitteln lassen, so wird unterstellt, dass die Kosten</p>

<p>Herstellungskosten ermitteln lassen, so kann alternativ ein vorsichtig geschätzter Zeitwert mittels aktueller Baupreise von Objekten gleicher Art und Güte entsprechend der Restnutzungsdauer ermittelt werden.</p>	<p>bereits ins der Straßenbaumaßnahme mit erfasst sind. Sie werden nicht gesondert geführt.</p>
<p>Hier sind im Einzelfall für spezielle Bauten Regelungen zu treffen, die auf Grund ihres geringen Vorhandenseins in Dessau-Roßlau von der Bewertungsrichtlinie nicht explizit erfasst wurden.</p>	<p>Hier sind im Einzelfall für spezielle Bauten Regelungen zu treffen, die auf Grund ihres geringen Vorhandenseins in Dessau-Roßlau von der Bewertungsrichtlinie nicht explizit erfasst wurden.</p>
	<p>1.8 Bewertung des Stadtmobiliars</p> <p>Grundsätzlich sind nach der BewertRL LSA die Vermögensgegenstände des Stadtmobiliars mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten zu bewerten. Im Anlagenartenverzeichnis wurden für das Stadtmobilium entsprechende Nutzungsdauern festgelegt. Diese bewegen sich zwischen 9 und 20 Jahren. Bei dem Eröffnungsbilanzstichtag 01.01.2013 bedeutet dies, dass in die Erstbewertung lediglich Stadtmobilium mit einem Anschaffungs- bzw. Herstellungszeitpunkt nach dem 01.01.1993 zu bewerten ist. Hierfür liegen i.d.R. die Anschaffungs- und Herstellungskosten vor. D. h. Ersatzwertverfahren kommen nicht zur Anwendung.</p> <p>Vermögensgegenstände mit einem Anschaffungs- und Herstellungszeitpunkt vor dem 01.01.1993 bleiben daher unberücksichtigt. Des Weiteren ist bei beweglichen Vermögensgegenständen die 3.000 EUR Wertaufgriffsgrenze zu berücksichtigen. Aus Vereinfachungsgründen wird in der Regel auf den Ansatz eines Erinnerungswertes in der Anlagenbuchhaltung verzichtet.</p> <p>Stadtmobilium, welches fest mit dem Boden verbunden ist, wird als Betriebsvorrichtung eingeordnet. Bewegliches Stadtmobilium, z. B. Bänke, die nicht am Boden befestigt werden, wird als Betriebs- und Geschäftsausstattung behandelt. Hier gelten dann die entsprechenden</p>

Festlegungen der Bewertungsrichtlinie Teil „Betriebs- und Geschäftsausstattung“ (Anlage 26 zur VAO 09).

Soweit sich die Anschaffungs- und Herstellungskosten aus den Rechnungen nicht bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand separieren lassen, werden diese analog den bereits getroffenen Vereinfachungsregelungen dem Hauptanlagegut (Straßen, Gebäude, Brücke, Park- und Gartenanlagen) zugeordnet. Damit wird sichergestellt, dass der Vermögenswert berücksichtigt wird und lediglich über eine andere Nutzungsdauer (des Hauptanlagegutes) abgeschrieben wird. Dieses Stadtmobiliar wird aber weiterhin auf Bestandslisten bis zu seinem Abgang geführt.

Erfassung und Bewertung von Stadtmobiliar ab dem 01.01.2013

Ab dem 01.01.2011 wurde die laufende Inventarisierung im Tiefbaubereich eingeführt. Dabei werden alle Vermögensgegenstände bei ihrer Anschaffung bzw. Herstellung in der Anlagenbuchhaltung inventarisiert und entsprechend des Anlagenartenverzeichnisses kategorisiert. Inventarnummern werden nicht verklebt.

Für die Inventarisierung bis zum 31.12.2012 gelten die oben genannten Regelungen.

Ab dem 1.1.2013 ist das Stadtmobiliar dann einzeln zu erfassen, der jeweilige Bestand ist im Rahmen der Inventuren nachzuweisen.

Bis zum 31.12.2012 wird das Stadtmobiliar in der Regel nicht gesondert in der Anlagenbuchhaltung geführt. Der Bestand ist in Bestandslisten nachzuhalten. Im KVV wird lediglich in den Notizen zum jeweiligen Hauptanlagegut, in der Regel Straßen, darauf verwiesen.

Ab 2013 wird dann das Stadtmobiliar einzeln inventarisiert und in der Anlagenbuchhaltung geführt.

10.8 Dokumentation

Die Bewertungsergebnisse sind wie folgt festzuhalten:

1. Lageplan des Grundstücks (Anlage 1)
2. Auszug aus der Bodenrichtwertkarte (Anlage 2)
3. Erstbewertungsbogen Straßen (Anlage 3)
4. Ermittlungsbogen Straßenzustand und Restnutzungsdauer (Anlage 4)
5. Ermittlungsbogen Qualitätsstufen und Bauklassen (Anlage 5)
6. Erstbewertungsbogen Straßenbeleuchtung, Ampelanlagen, Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke (ohne Brücken), Vorwegweiser / Verkehrsschilderbrücken (Anlage 6)
7. Inventarblatt (Anlage 7)

Alle notwendigen Anlagen sind in digitaler Form vorzuhalten. Unterlagen, die im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen benutzt werden, sind gesondert abzulegen. Regelungen hierzu werden gesondert getroffen. Es ist sicherzustellen, dass die erzeugten Daten unveränderlich abgespeichert werden können und bei Bedarf zur Verfügung stehen. Die Zugriffsberechtigung ist einzuschränken.

1.9 Dokumentation

Die Bewertungsergebnisse sind wie folgt festzuhalten:

1. Lageplan des Grundstücks
2. Auszug aus der Bodenrichtwertkarte
3. Grundstücksübersicht
4. Ermittlungsbogen Straßenzustand und Restnutzungsdauer
5. Ermittlungsbogen Qualitätsstufen und Bauklassen
6. Erstbewertungsbogen Straßen/Bewertungsergebnis
7. Inventarblatt

Alle notwendigen Anlagen sind in digitaler Form vorzuhalten. Unterlagen, die im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen benutzt werden, sind gesondert abzulegen. Regelungen hierzu werden gesondert getroffen.

Es ist sicherzustellen, dass die erzeugten Daten unveränderlich abgespeichert werden können und bei Bedarf zur Verfügung stehen. Die Zugriffsberechtigung ist einzuschränken.

1.10 Anlagen

- Anlage 1 Lageplan des Grundstücks
- Anlage 2 Auszug aus der Bodenrichtwertkarte
- Anlage 3 Grundstücksübersicht
- Anlage 4 Ermittlungsbogen Straßenzustand und Restnutzungsdauer
- Anlage 5 Ermittlungsbogen Qualitätsstufen und Bauklassen

	Anlage 6 Erstbewertungsbogen Straßen/Bewertungsergebnis Anlage 7 Inventarblatt Anlage 8 Auszug aus dem Straßengesetz Sachsen-Anhalt
--	---