

Anlage 2

Rot = Gesetzliche Festlegung

Blau = Festlegung der Stadt Dessau-Roßlau

Gelber Kasten = Erläuterungen zu einzelnen Festlegungen

Auszug Bewertungsrichtlinie der Stadt Dessau-Roßlau

10. Bewertung von Infrastrukturvermögen

Dem Infrastrukturvermögen sind Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen zuzuordnen. Hierzu gehören im Einzelnen:

- 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

10.1 Bewertung Grundstücke des Infrastrukturvermögens

Für die Bewertung der Grundstücke des Infrastrukturvermögens gelten zunächst die Festlegungen unter Punkt 7.1 dieser Richtlinie (vgl. Anlage 9).

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.

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.

10.2 Bewertung Straßen, Wege und Plätze

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).

Straßen, Wege und Plätze sind grundsätzlich mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vermindert um die Abschreibungen zu bewerten. Eine Anpassung an aktuelle Wiederbeschaffungs- bzw. Herstellungswerte erfolgt nicht.

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.

Anlage 2

10.2.1 Nutzungsdauern

- 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:

- Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen, Umgehungsstraßen usw.)	30 Jahre
- Sammelstraßen	40 Jahre
- sonstige Gemeindestraßen	50 Jahre

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:

1. Der Ausbau der Fahrbahn und der angrenzenden Wege erfolgt in der 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, Haupteinfahrstraßen, 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
Beton	30	30	40	35	20 - 40	50
Asphalt				35		25
Verbundstein			10			25
mit schwerer Packlage*			20	20		25
ohne schwere Packlage*			15			18
Kies, Schotter				10		

* 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.

- Einzelne Wege ohne direkten Bezug zu einer Straße werden auf Grund ihrer Nutzung wie folgt aufgeteilt:
 - land- und forstwirtschaftliche Wege, Wirtschaftswege
 - sonstige Wege (z. B. Rad- oder Gehwege, Radwanderwege).

Anlage 2

Die Nutzungsdauer für die genannten Wege beträgt 50 Jahre.

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.

- 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.

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 unregelmäßigen Benutzung.

10.2.2 Abschnittsbildung

- 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.

Zur Erläuterung:

Zur Straße gehören grundsätzlich:

1. - der Straßenkörper (Damm bzw. Geländeeinschnitt, Frostschutzschicht, Tragschicht, Binderschicht, Deckschicht)

- Haltestellenbuchten, Parkstreifen und Parkstreifen als eigene Wegeanlage, Verkehrsinseln
- Fahrbahnmarkierungen
- Fußgängerquerungshilfen,
- Gräben, Entwässerungsanlagen
- Bermen
- Mulden, sofern nicht von Dritten
- Brücken, Tunnel, Durchlässe
- Stützmauern
- Lärmschutzanlagen

2. das Zubehör (siehe auch Pkt. 10.2.6) z.B.:

- Pflanzbeete in der Fahrbahn
- Bankette
- Poller
- Geschwindigkeitsbremsen

3. die Nebenanlagen

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.

Anlage 2

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 unverhältnismäßig hohen Aufwand ermittelt werden (Radaruntersuchungen, Kernbohrungen), der nicht im Verhältnis zum Ergebnis steht.

- 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 Nutzungsdauern nach Straßentyp ist ein Belagswechsel innerhalb der Fahr- oder Gehbahnen nicht zu berücksichtigen.

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.

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.

- Für Park-, Marktplätze usw., die nicht direkt der Straße zuordenbar sind, werden gesonderte Abschnitte gebildet, sofern sich diese auf den Straßengrundstücken befinden.

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.

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).

- Grünflächen, die sich auf dem Straßengrundstück befinden und 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.

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.

10.2.3 Widmung der zu bewertenden Straßen, Berücksichtigung Straßenschäden

- 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.

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.

Anlage 2

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.

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.

- Bei der Bewertung sind Straßenschäden wertmindernd bzw. durch Verkürzung der Restnutzungsdauer entsprechend zu berücksichtigen.

Straßenschäden wirken sich unterschiedlich auf den Wert bzw. die Restnutzungsdauer der Straße aus.

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.

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.

10.2.4 Bewertung von Straßen, die vor 1991 hergestellt wurden

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:

Mangels vorliegender Kenntnisse über das tatsächliche Baujahr wird die Restnutzungsdauer über ein gesondertes Verfahren ermittelt.

- 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.
- Ergibt sich bei der Berechnung eine Restnutzungsdauer mit einer Kommastelle, wird diese nach dem Vorsichtsprinzip abgerundet.

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).

Anlage 2

- Anhand von Qualitätsstufen werden Straßenschäden entsprechend wertmindernd berücksichtigt.

Bei der Ermittlung der Restnutzungsdauer ist der Zustand der Straße 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.

- 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.

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.

10.2.5 Ermittlung der Werte für Straßen, die nach 1991 hergestellt wurden

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. Nicht konkret zuordenbare Anteile werden der Anlagegut Straße zugeordnet.

Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 sind die Ergebnisse der jeweiligen Jahresrechnung für die Bewertung anzusetzen.

Von den Gesamtausgaben nach Jahresrechnung sind wie folgt abzuziehen:

- Kosten für Straßenbeleuchtung
- Kosten für Ampelanlagen
- Kosten für Vorwegweiser
- Kosten für Aufwuchs.

Der verbleibende Rest wird der Straße zugeordnet.

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

Ab dem Jahr 1995 liegen die Rechnungen für die einzelnen Baumaßnahmen vor. Diese werden Basis für die Bewertung. Für den Zeitraum von 1991 bis 1994 werden die Werte der Jahresrechnungen verwandt, da hier noch das konkreteste Ergebnis hinsichtlich der AHK erzielt werden kann. 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.

Anlage 2

10.2.6 Bewertung Zubehör

10.2.6.1 Bewertung Verkehrszeichen

Sind die Anschaffungskosten bereits in den Baukosten der Straße enthalten, werden diese nicht gesondert aktiviert. Sie werden entsprechend der Nutzungsdauer des entsprechenden Straßenabschnitts abgeschrieben.

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. 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.

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.

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.

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.

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 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.

Anlage 2

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 einzelnen Bestandteile erfolgt nicht, die Nutzungsdauer wird einheitlich für die Anlage festgelegt.

Ampelanlagen, die 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.

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.

Die Nutzungsdauer wird auf 22 Jahre festgelegt.

10.2.6.3 Bewertung Straßenbeleuchtung

Die Bewertung der Straßenbeleuchtung ist nach Bewertungsrichtlinie vom Land vorgeschrieben.

Bei der Stadt Dessau-Roßlau ist die Übertragung des gesamten Anlagevermögens Straßenbeleuchtung (Masten, Lichtpunkte, Steuerungsanlagen usw.) an den Eigenbetrieb Stadtpflege vorgesehen. Aus diesem Grund wird durch einen externen Gutachter eine Wertermittlung zur Straßenbeleuchtung durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der Einführung der Doppik ist das Anlagevermögen übertragen, eine gesonderte Bewertung ist deshalb nicht mehr notwendig.

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.

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.

10.2.6.4 Bewertung Straßenbegleitgrün

Zur Bewertung des Straßenbegleitgrüns werden gesonderte Festlegungen in der Bewertungsrichtlinie Aufwuchs getroffen.

10.3 Bewertung Kanalisation

In der Stadt Dessau-Roßlau befindet sich die Kanalisation im Eigentum der DVV. Eine Bewertung erfolgt nicht.

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.

Die Entwässerung der Straßen und Gebäude außerhalb des Kanalnetzes der Stadtwerke, wie z. B. Regenwassereinflüsse, Anschlussleitungen der Regenwassereinflüsse, Grundstücksanschlüsse werden nicht separat erfasst und bewertet. Sie werden als Bestandteil der Straße bzw. dem Bauwerk zugeordnet.

Anlage 2

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.

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..

10.4 Bewertung Gleisanlagen

Eine Bewertung von Gleisanlagen ist nicht notwendig, da sich diese zwar auf städtischem Grund und Boden befinden, jedoch nicht in städtischem Eigentum.

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.

10.5 Bewertung Durchlässe

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.

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 Rechnungen für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen wäre sehr aufwändig und steht in keinem Verhältnis zum gewünschten Ergebnis.

10.6 Bewertung Parkscheinautomaten

Parkscheinautomaten werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die Abschreibungen, bewertet.

Anlage 2

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.

10.7 Bewertung Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke (ohne Brücken)

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 kann alternativ ein vorsichtig geschätzter Zeitwert mittels aktueller Baupreise von Objekten gleicher Art und Güte entsprechend der Restnutzungsdauer ermittelt werden.

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.

10.8 Dokumentation

Die Bewertungsergebnisse sind wie folgt festzuhalten:

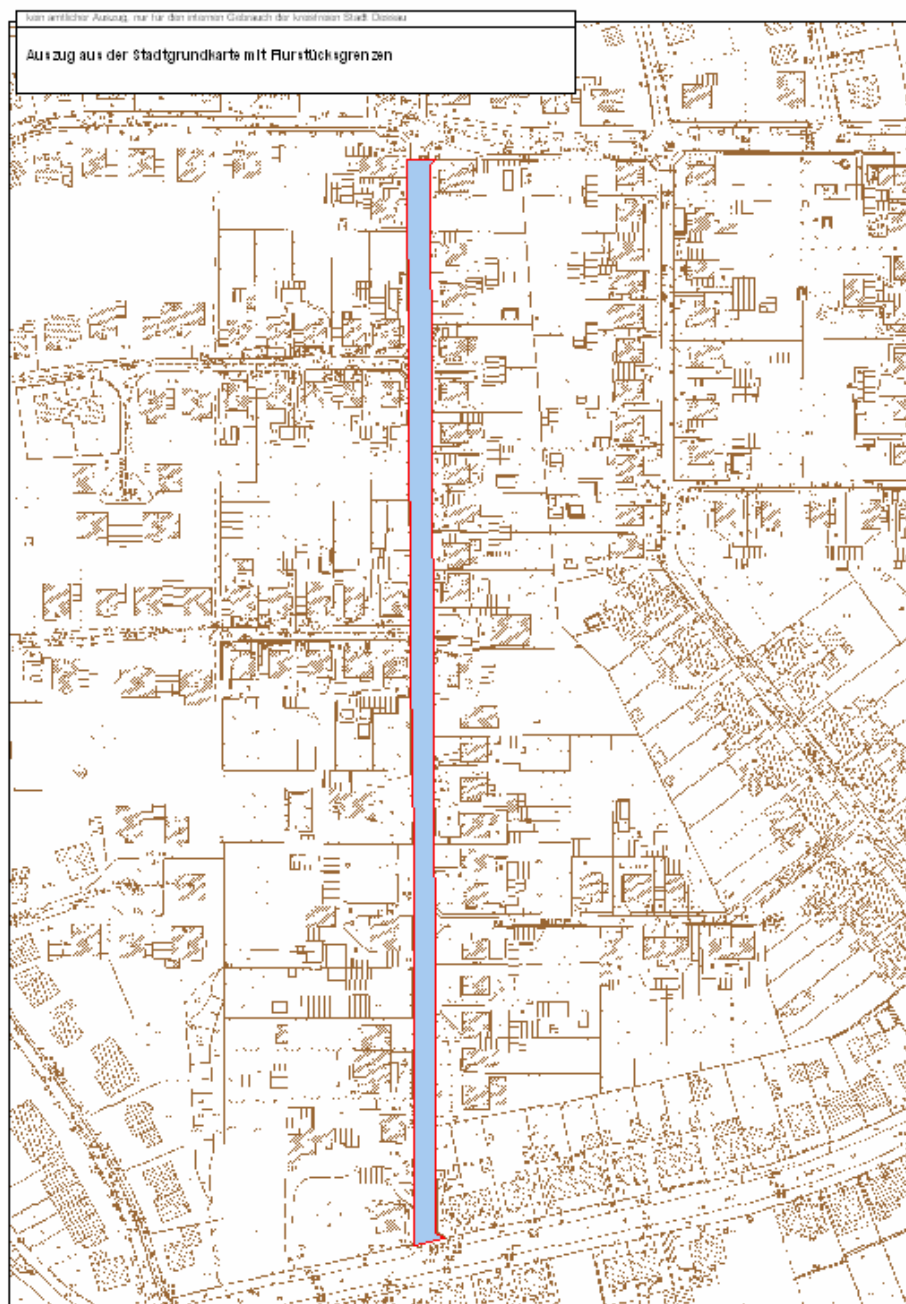
1. Lageplan des Grundstücks (Anlage 1)
2. Auszug aus der Bodenrichtwertkarte (Anlage 2)
3. Erstbewertungsbogen Straßen (Anlage 3)
4. Ermittlungsbogen Straßenzustand und Restnutzungsdauer (Anlage 4)
5. Ermittlungsbogen Qualitätsstufen und Bauklassen (Anlage 5)
6. Erstbewertungsbogen Straßenbeleuchtung, 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.

Anlage 1 zur Bewertungsrichtlinie Teil „Straßen“

Lageplan Grundstück

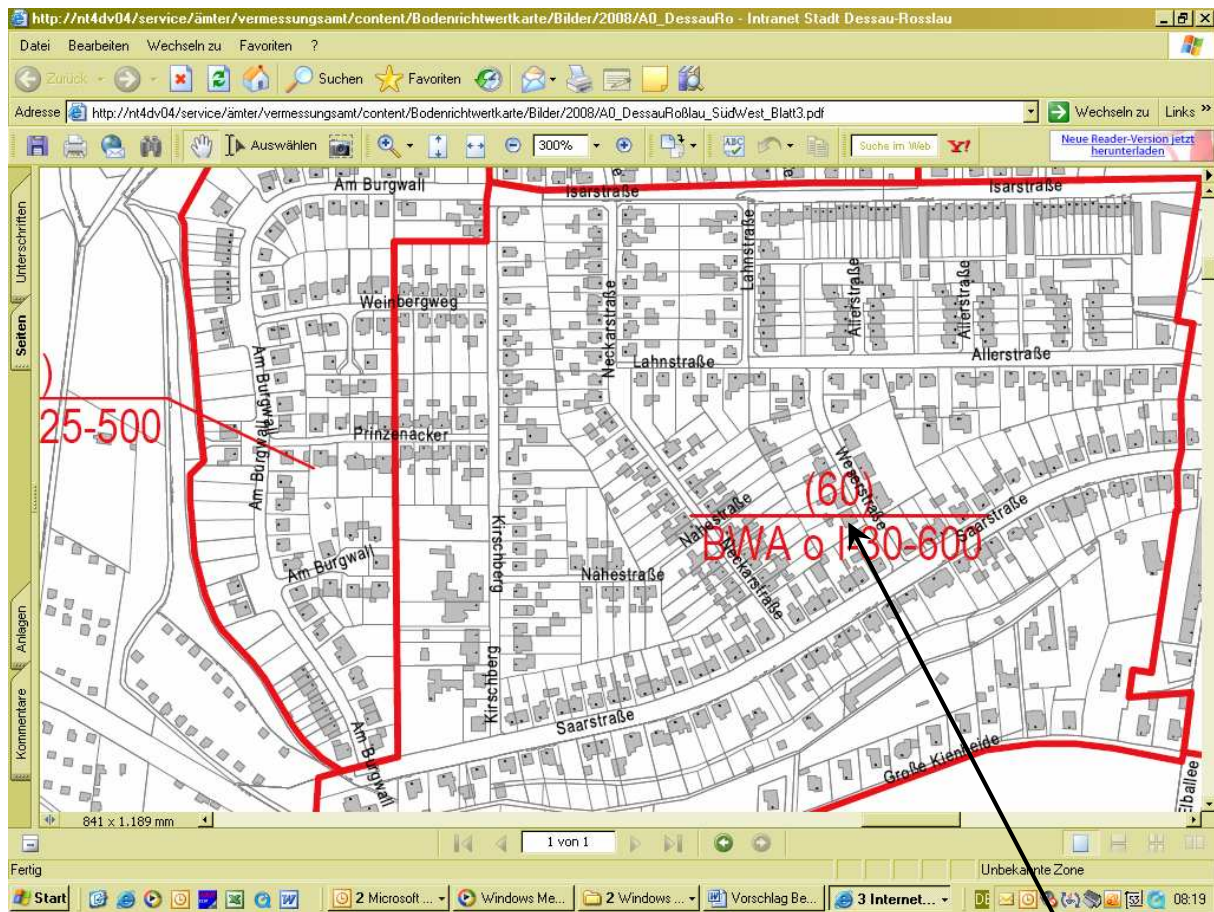


Erläuterung

Beim blau unterlegten Grundstück handelt es sich jeweils um das bewertete Grundstück (hier Straßengrundstück Kirschberg)

Anlage 2 zur Bewertungsrichtlinie Teil „Straßen“

Auszug Bodenrichtwertkarte



Erläuterung:

Bei der markierten Stelle handelt es sich um den zu verwendenden Bodenrichtwert.

Bewertungsergebnis

der Erstbewertung von Straßen
des Bewertungsobjekts
Nummer und Name

Bewertungsobjektbezeichnung:

Standortangaben:

Standortobjektnummer:

Standortobjektbezeichnung:

Stichtag:

Anschrift:

Standortobjektlage:

Grundstücksnummer:

Grundfläche:

Allgemeine Beschreibung:

Notizen:

Abschnitt	Katnr	Zähler	Bezeichnung	Bilanzwert in EUR
001	001	1	Grund und Boden	
002	010	1		
003	007	1		
004	010	1		

berechneter Vermögenswert

EUR

Aufstellung der Wertermittlung

1 Bewertungsunterobjekt 001.001

Schlüssel:
Abschnitt: 001
Kategorie: 001 Grundstück
Zähler: 1
Bearbeitungsstatus: Erstellt

1.1 Allgemeine Angaben

Abschnittsbezeichnung **Grund und Boden**

Standortangaben:

Standortobjektnummer:
Objektbezeichnung:
Anschaffungsdatum:
Stichtag:
Anschrift:
Objektlage:
Grundstücksnummer:
Grundfläche:
Straßenabschnitt von:
Straßenabschnitt bis:

Allgemeine Beschreibung:

1.2 Anbindung an das Inventar

Inventarnummer:
Anlageart:
Unterabschnitt:
Untergruppe:
Erwerbsart:
Amt:

1.3 Werte zur Ermittlung des Bodenwertes

Grundstücksfläche:
Preis je m²:
Liegenschaftszins:
Nutzungsart:

Bodenwert

berechneter Vermögenswert

EUR

2 Bewertungsunterobjekt 002.010

Schlüssel:

Abschnitt:

Kategorie:

Zähler: 1

Bearbeitungsstatus: Erstellt

2.1 Allgemeine Angaben

Abschnittsbezeichnung

Standortangaben:

Standortobjektnummer:

Objektbezeichnung:

Anschaffungsdatum:

Stichtag:

Anschrift:

Objektlage:

Grundstücksnummer:

Grundfläche:

Straßenabschnitt von:

Straßenabschnitt bis:

Allgemeine Beschreibung:

2.2 Anbindung an das Inventar

Inventarnummer:

Anlageart:

Unterabschnitt:

Untergruppe:

Erwerbsart:

Amt:

2.3 Datenerfassung Straßen-/Platzaufbau:

Benutzerspezifische Angaben

Qualitätsstufe: geringe Schäden

Stammdatenvorgaben: Preis EUR/m²
Qual. Abschlag

Historisches Baujahr:

Bewertungsbaujahr:

GND:

RND:

Quadratmeterpreis:

Berechnungsrelevante Größen

Mittlere Breite:

Mittlere Länge:

Gesamtfläche:

abzüglich Altersminderung:

Abschnittswert: _____ EUR

Marktanpassung: %

Pauschale Anpassung: EUR

berechneter Vermögenswert EUR

2.4.1 Fotodokumentation
Foto

Anlage 4 zur Bewertungsrichtlinie Teil „Straßen“

Ermittlung Straßenzustand und Restnutzungsdauer im Rahmen der Erstbewertung

Straße:		Standortnummer (6-stellig)			
Straßenart:		Aufwuchs:	Bäume:		Begleitgrün in m²:

Abschnittsbezeichnung:

Abschnitt 1:					
Abschnitt 2:		von:		bis:	
Abschnitt 3:		von:		bis:	
Abschnitt 4:		von:		bis:	

				Abschnitt 2		Abschnitt 3		Abschnitt 4	
				Belag		Belag		Belag	
		Bewertungs- satz / Soll	Gewichtung	20	Gewichtete Bewertung	20	Gewichtete Bewertung	20	Gewichtete Bewertung
Spurrinnen	nicht ausgeprägt	100%	15%						
	ausgeprägt	65%	15%						
	stark ausgeprägt	30%	15%						
Allgemeine Unebenheiten	nicht ausgeprägt	100%	15%						
	ausgeprägt	65%	15%						
	stark ausgeprägt	30%	15%						
Einzel-/Netzzrisse, Offene Pflasterungen	nicht ausgeprägt	100%	20%						
	ausgeprägt	65%	20%						
	stark ausgeprägt	30%	20%						
Oberflächenschäden	nicht ausgeprägt	100%	25%						
	ausgeprägt	65%	25%						
	stark ausgeprägt	30%	25%						
Flickstellen	nicht ausgeprägt	100%	20%						
	ausgeprägt	65%	20%						
	stark ausgeprägt	30%	20%						
Zustand Rinne / Bord	nicht ausgeprägt	100%	5%						
soweit das Bord nicht zum Gehweg gehört	ausgeprägt	65%	5%						
	stark ausgeprägt	30%	5%						
Zustandskennziffer					0,00		0,00		0,00
Abschreibungsdauer der Straße lt. Abschreibungstabelle					Jahre		Jahre		Jahre
Restnutzungsdauer ¹⁾				0,0	Jahre	0,0	Jahre	0,0	Jahre

¹⁾ Abschreibungsdauer der Straße lt. Abschreibungstabelle * Zustandskennziffer / 100

Notizen:

Bearbeitungsvermerke:

Amt 20	Name Erfasser bzw. Prüfer	Datum	Unterschrift

Anlage 5 zur Bewertungsrichtlinie Teil „Straßen“

Ermittlung Qualitätsstufen und Bauklassen für Straßen im Rahmen der Erstbewertung

Straße	
Standortnummer	

Ermittlung Qualitätsstufen für Straßen im Rahmen der Erstbewertung

Stufe:	Beschreibung:	prozentualer Abschlag	Ergebnis der Besichtigung		
			Abs. 2	Abs. 3	Abs. 4
			20	20	20
Qualitätsstufe I - keine Schäden	Neubau	0			
Qualitätsstufe II - geringe Schäden	sanierter Deckschichten, leichte Unebenheiten im Längs- und Querprofil	12			
Qualitätsstufe III - mittelmäßige kleinflächige Schäden	Rissbildung in Deckschichten, mittlere Unebenheiten im Längs- und Querprofil, kleine Versätze in Rinnen- und Bordsteinanlagen	30			
Qualitätsstufe IV - mittelmäßige großflächige Schäden	großflächige Netzrisse, Unebenheiten im Längs- und Querprofil, Versätze in Rinnen- und Bordsteinanlagen, geringe Schäden an Nebenanlagen – jedoch keine Unfallgefahr	50			
Qualitätsstufe V - große Schäden	größere Schlaglochbildung, Tragfähigkeitsschäden, große Unebenheiten im Längs- und Querprofil, größere Schäden an Nebenanlagen - Unfallgefahr	100			

Ermittlung Bauklassen

Bauklasse	Straßenart	Ergebnis der Besichtigung		
		Abs. 2	Abs. 3	Abs. 4
		20	20	20
I (105 EUR/ m²)	Hauptverkehrsstraße (Schnellverkehrsstraße, Industriesammelstraße, historisch zu sanierende Straßen (Pflaster))			
II (90 EUR/ m²)	Hauptverkehrsstraße (Industriestraße, Straße im Gewerbegebiet, Straßen mit beidseitigem Fuß- und Radweg)			
III (70 EUR/ m²)	Sammelstraße (Wohnsammelstraße, Fußgängerzone mit Ladeverkehr, Straße mit einseitigem Fuß- und Radweg)			
VI (30 EUR/ m²)	sonstige Gemeindestraße (Anliegerstraße, befahrbarer Wohnweg)			
IV (40 EUR/m²)	sonstige Plätze			
pauschal 25 EUR/m²	Wege (land- und forstwirtschaftliche Wege, Wirtschaftswege, sonstige Rad- und Gehwege)			

Die Zuordnung der Parkflächen zu den Bauklassen kann wie folgt vorgenommen werden:

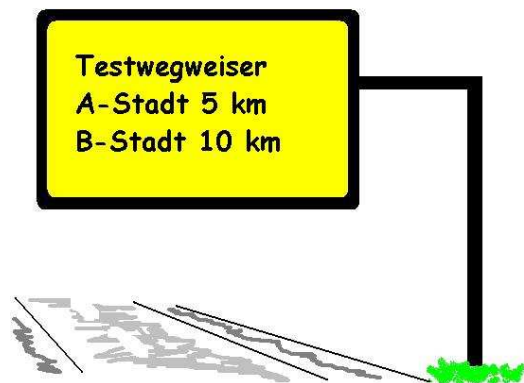
Bauklasse	Verkehrsart Parkfläche	Ergebnis der Besichtigung		
		Abs. 2	Abs. 3	Abs. 4
		20	20	20
II (90 EUR/ m²)	Schwerverkehr			
IV (40 EUR/ m²)	PKW-Verkehr mit geringem Schwerverkehrsanteil			
V (35 EUR/ m²)	PKW-Verkehr			
Bauklasse	Verkehrsfläche für den Busverkehr			
III (70 EUR/ m²)	Busbuchten			
III (70 EUR/ m²)	Busbahnhöfe			
III (70 EUR/ m²)	Busparkplätze			

Notizen:

Bearbeitungsvermerke:

	Name Erfasser bzw. Prüfer	Datum	Unterschrift
Amt 20			

Erstbewertungsbogen Straßenbeleuchtung, Ampelanlagen, Lärmschutzwände und sonstige Ingenieurbauwerke (ohne Brücken), Vorwegweiser / Verkehrsschilderbrücken

Bezeichnung / Art des Anlagenteils:	
Standort:	
Standortnummer (prodoppik):	
Wertermittlungstichtag:	
Baujahr bzw. Jahr der Inbetriebnahme:	
ermittelte Kosten:	
Nutzungsdauer:	
Anbindung an Inventarverzeichnis / Inventarnummer:	
fotografische Darstellung:	
Bemerkungen:	

INVENTARBLATT

Stadt Dessau-Roßlau

01-

Inventarnummer

Bezeichnung:

Anschaffungsdatum:
Geräte- / Inventartyp:
Geräte- /
Abschnittsnummer:

Standort:

Objekt:
Zimmer:

Haushaltsstelle:

Abschnitt:
Gruppe:
Amt:

Werte:

<i>Anschaffungskosten:</i>	EUR
<i>Wertveränderungen:</i>	EUR
<i>Abschreibung</i>	EUR
<i>(gebucht):</i>	
<i>Restbuchwert:</i>	EUR

Anlagenachweise:

<i>Nutzungsdauer:</i>	Jahre
<i>Lin. AfA-Satz:</i>	%
<i>Anlagenachweisführung von:</i>	
<i>Anlagenachweisführung bis:</i>	
<i>Abschreibungen von/bis:</i>	
<i>Abschreibung (gebucht bis):</i>	
<i>realisierbares Vermögen:</i>	
<i>Straßenbelag:</i>	

Methoden:

Abschreibung:
für Grund und Boden: Nutzungsdauern werden nur aus systemtechnischen Gründen erfasst, eine Berechnung erfolgt nicht

NOTIZEN:

Auszug aus Straßengesetz Sachsen-Anhalt

§ 2 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA)

913.2

Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt
(StrG LSA)

Vom 6. Juli 1993*

*Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes über die Einführung straßen-
und verkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Juli 1993 (GVBL. S. 334)

Fundstelle: GVBl. LSA 1993, S. 334

Ausgabe im Zusammenhang

Zur Inhaltsübersicht

§ 2

Öffentliche Straßen

(1) Öffentliche Straßen sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(2) Zu den öffentlichen Straßen gehören
der Straßenkörper; das sind insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, Haltestellenbuchten für den Linienverkehr, Parkstreifen und Parkplätze als eigene Wegeanlage (selbständiger Parkplatz) oder unmittelbar an die Fahrbahn anschließend sowie Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Rad- und Gehwege);
der Luftraum über dem Straßenkörper;
das Zubehör; das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen, die Bepflanzung und Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, sowie die Straßenbeleuchtung, soweit sie zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist;
die Nebenanlagen; das sind solche Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, wie Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen.

(3) Bei öffentlichen Straßen auf Deichen, Staudämmen und Staumauern gehören zum Straßenkörper (einschließlich Geh- und Radwege) lediglich der Straßenoberbau, die Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen.

(4) Fahren gehören zur Straße, wenn die Zugehörigkeit in öffentlich-rechtlich wirksamer Weise vereinbart wird.

Auszug aus der Bewertungsrichtlinie Teil „Grundstücke“ Punkt 7.1

Verkehrsflächen / Straßengrundstücke

Die Bewertung der Straßengrundstücke umfasst den Grund und Boden, auf dem die Straße erstellt wurde, Straßenkörper und –zubehör werden gesondert bewertet. Für Straßengrundstücke werden 10 v. H. des Bodenrichtwertes der umliegenden Grundstücke, soweit dieser nicht festliegt ein pauschaler Wert von 5,00 EUR/m², als Bewertungsmaßstab angesetzt.

Straßengrundstücke beziehen sich nicht nur auf die reine Straßenfläche (Fahrbahn). Es werden daneben auch Fuß- und Radwege, das Straßenbegleitgrün und der Sicherheitsstreifen erfasst.