

Zur Verkehrswertermittlung von baulichen Anlagen auf fremdem Grund

Roland Vogel, Berlin

Vorbemerkung: Mit dem kleinen Hinweis »Zur« soll ausgedrückt werden, daß hier nicht eine umfassende, ja abschließende Darstellung der Gesamtsproblematik der Verkehrs-Wertermittlung von baulichen Anlagen auf fremdem Grund gegeben werden soll. Das wäre eine sicherlich umfangreiche Abhandlung, wenn alle Facetten dieser Thematik umfassend behandelt werden sollten. Das wird hier nicht angestrebt. Hier geht es um eine Wiedergabe von Gedanken, um eine Gesprächsgrundlage. Es sollen nur Streiflichter auf Sachverhalte geworfen werden, die im Laufe meiner Tätigkeit als Sachverständiger erkennbar waren. Gespräche im Kollegenkreis ergeben, daß derartige Beiträge zur Diskussion zusammengefaßt werden und als Grundlage für weitere Überlegungen dienen können.

Die Problematik

Geläufig ist ein Auftrag an Sachverständige, die in einem Gutachten den Sachwert oder Zeitwert baulicher Anlagen bestimmen sollen. Dieses ist i.d.R. unproblematisch. Die zutreffende Sachwertermittlung gehört zum einfacheren Handwerkszeug des Sachverständigen. Die Ermittlung des umbauten Raumes, Zuordnung eines angemessenen Raummeterpreises, der Baunebenkosten, des zutreffenden Bauindex, Einschätzung der Gesamtlebens- und der Restnutzungsdauer ergibt bei richtigen Ansätzen nach Abzug der Wertminderungen wegen Alters und auch wegen Schäden den Sachwert. Das gehört zu den täglichen Aufgaben.

Im Gegensatz dazu gibt es aber Aufgabenstellungen, die eine Besonderheit darstellen: wenn es nicht um die Ermittlung des Sach- oder Zeitwertes baulicher Anlagen geht, sondern des Verkehrswertes von baulichen Anlagen auf fremdem Grund.

Der Verkehrswert gibt den Preis wieder, der zum Wertermittlungsstichtag unter Marktgesichtspunkten entsprechend den wertbestimmenden Bestandteilen des Gesamtgrundstückes ohne Ansatz besonderer oder ungewöhnlicher Verhältnisse zu erzielen wäre (§ 194 BauGB). Der Verkehrswert ist also kein absoluter, feststehender und in all seinen Komponenten mathematisch begründbarer Wert, sondern es handelt sich um einen individuell dem Wertermittlungsgrundstück zuzuordnenden ökonomischen Wert, der sich aus vielen Einzeldaten technischer und wirtschaftlicher Art ergibt. Dieser Wert wird vom Marktteilnehmer immer subjektiv eingeschätzt. Aufgabe des Sachverständigen ist es, sich von der subjektiven Betrachtungsweise zu lösen, in die Haut des durchschnittlichen, verständigen Marktteilnehmers zu schlüpfen und so einen Wert zu ermitteln, den Aurnhammer mit der Bezeichnung eines »intersubjektiven Werts« treffend charakterisierte¹.

Der Sachwert hingegen wird als die Zusammenfassung der Werte der baulichen Anlagen, der sonstigen Anlagen und des Bodenwertes verstanden. Der Sachwert ist demnach

ein Zeitwert der Grundstückssubstanz am Stichtag der Wertermittlung². Es handelt sich dementsprechend um einen Wert, der im Gegensatz zum Verkehrswert substanzbezogen, nicht marktbezogen zu ermitteln ist. Dieser Substanzwert – und das ist die tägliche Erfahrung des Sachverständigen – stimmt i.d.R. nicht mit dem Verkehrswert überein. Er weicht um die Marktkomponente ab, die in Form einer Marktanpassung eingefügt werden muß.

Grundlegend ist, welchen Auftrag der Besteller des Gutachtens erteilt. Er bestimmt, ob er den Verkehrswert oder »nur« den Sachwert ermittelt haben will. Das können zum Teil erheblich voneinander abweichende Werte sein, wie nachfolgend dargestellt wird.

Dieses muß der Sachverständige aber vor Bearbeitung des Gutachtens hinterfragen. Er ist ja nicht jemand, der in Art eines Befehlsempfängers den Auftrag entgegennimmt. Einen Auftraggeber, der im Gegensatz zum Sachverständigen eben i.d.R. nicht sachkundig ist und dem der feine Unterschied zwischen Sach- und Verkehrswert vielleicht gar nicht klar ist, muß der Sachverständige beraten. Nachdem er seine Aufgabenstellung geklärt hat, muß er feststellen, ob die Fragestellung vom Auftraggeber richtig formuliert worden ist. (Wir kennen solche klärenden Gespräche auch aus dem Gerichtsbereich, wenn Richter oder Berichterstatter vor der Formulierung eines Beweisbeschlusses den in Aussicht genommenen Sachverständigen konsultieren, damit der Beweis wirklich das erbringt, was erhoben werden soll).

Will also ein Auftraggeber eines Gutachtens nun einen Sachwert ausgewiesen haben, oder einen Verkehrswert? Wer als Sachverständiger seiner Beratungs- und Aufklärungspflicht entsprechen will, muß diese Frage erörtern.

Nach deutschem Recht ist ein Gebäude Bestandteil des Grundstücks, mit dem es fest verbunden ist (§ 94 BGB). Es bildet also zusammen mit dem Grundstück eine Sacheinheit, die auch wirtschaftlich in aller Regel untrennbar ist. Diese Einheit wird auch in der Wertermittlung nicht infrage gestellt. Eine Verkehrswertermittlung über ein bebauten Grundstück gibt – auf welchem Wege auch ermittelt – den ökonomischen Wert des gesamten Wirtschaftsguts in einer einzigen Zahl wieder. Die Tatsache, daß der Wertermittler z.B. im Sachwertverfahren dieses einheitliche Wirtschaftsgut in einzelne Elemente zerlegt (Grundstück einerseits, bauliche Anlagen andererseits), die Werte dieser Komponenten dann wieder zusammenfügt, schließlich die Marktkomponenten berücksichtigt, diese bezogen auf die Summe beider Werte, steht dem nicht entgegen.

Die Besonderheit der Verkehrswertermittlung baulicher Anlagen, deren Verkehrswert ohne den Wert des Grund und Bodens ausgewiesen werden soll, liegt darin, daß hier ein eigentlich nicht trennbarer Teil einer Gesamtheit bewertet werden soll, die in der bewerteten Form norma-

¹ Aurnhammer BauR 1981

² Kleiber/Simont/Weyers, Recht und Praxis der Verkehrswertermittlung von Grundstücken. 1. Aufl. 1991. Rn 1158

lerweise am Marktgeschehen gar nicht teilnimmt. Käufe von Gebäuden auf fremdem Grund, ohne in einem einheitlichen Vertrag auch Bestimmungen über den Grund und Boden zu treffen, sind ungewöhnlich und nicht die Regel.

Dennoch kann es triftige Gründe geben, warum der Verkehrswert eines Gebäudes auf fremdem Grund ermittelt werden muß und gesondert vom Wert des Grundstücks ausgewiesen werden muß.

Das Beispiel, das die Problematik erläutert

Bei der Verkehrswertermittlung auf der Grundlage des Sachwertverfahrens ist – wie auch bei den anderen Wertermittlungsverfahren – die Bestimmung einer Marktanpassung erforderlich. Die Notwendigkeit einer Marktanpassung kann vielfältige Gründe haben. Für diese Betrachtung soll hier nur ein Beispiel herausgegriffen werden, das in der Wertermittlungspraxis nicht allzu selten vorkommt:

Häufig sind Gebäude auf Grundstücken vorhanden, auf denen nach aktueller Bestimmung des Maßes und der Art der baulichen Nutzung eine höhere oder höherwertige Nutzung möglich wäre, stünde da nicht z.B. das zu bewertende Ein- oder Zweifamilienhaus.

In den Fällen, in denen eine weitere, zusätzliche Bebauung diese nicht-adaequale Ausnutzung ausgleichen kann, gibt es keine Probleme. Dann kann das Grundstück durch die zusätzliche bauliche Maßnahme fiktiv in einem Denkmodell an die baurechtlich zulässige Grundstücksausnutzung herangeführt werden. Dabei ist es bewertungstechnisch unerheblich, ob die Maßnahme tatsächlich ergriffen wird oder nicht. Allein die Möglichkeit, die noch in der weiteren Nutzung des Grundstücks steckt, ist ein Wert an sich bzw. bietet die Aussicht auf einen Wertausgleich.

Geben das Grundstück und die vorhandenen baulichen Anlagen eine solche Möglichkeit nicht her (zum Beispiel, weil das vorhandene, eingeschossige Einfamilienhaus aus technischen Gründen nicht aufgestockt werden kann, oder weil Abstandsflächen weitere Anbauten verbieten, oder aber solche Anbauten zu unorganischen Abläufen innerhalb des Hauses führen und eine Aufstockung nicht sinnvoll erscheinen lassen, etc.), dann wird ein solches Grundstück häufig am Markt nur in Art eines Baugrundstücks gehandelt. Die Baulichkeiten werden vom Markt zum Abbruch eingeschätzt, auch bei noch guter, solider Bausubstanz. I.d.R. wird das Grundstück dann mit einem Neubau beplant und bebaut, der den derzeitigen, zulässigen baulichen Nutzungsmaßen entspricht. Ein herkömmlicher Vorgang, der am Markt laufend zu beobachten ist. Der Sachverständige ist also aufgerufen, aufgrund seiner Marktkenntnis eine Einschätzung abzugeben:

– Verschafft das Gebäude unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten dem Grundstück noch eine Werterhöhung oder nicht?

– Und wenn ja, welche?

Es kann sich also ergeben, daß zwar noch eine Bausubstanz vorhanden ist. Diese kann sich aber angesichts des Gesamtwerts des einheitlichen Wirtschaftsguts »Grundstücks« deutlich geringer auswirken, als der Zeitwert der baulichen Anlagen für sich genommen ausmacht. Im

Zweifel kann der Wert der baulichen Anlagen auch »Null« sein. Diese Möglichkeit muß der Sachverständige einkalkulieren.

Ein weiteres Beispiel:

Häufig ist auch in Erbbaurechtsverträgen geregelt, daß bei Ablauf des Erbbaurechtsvertrags die baulichen Anlagen zugunsten des Erbbauberechtigten entschädigt werden, die dieser auf dem Erbbaugrundstück errichtet hat. Gleichfalls sind Entschädigungen für den Heimfall bekannt. Die Höhe dieser Entschädigungen wird in Erbbaurechtsverträgen oft als »Verkehrswert der Baulichkeiten zum Stichtag« definiert. Gleichfalls wird vielfach auch schon ein Schiedsverfahren vorausbestimmt, in dem ein Sachverständiger den Abfindungswert auf der Grundlage des Verkehrswerts der baulichen Anlagen bestimmen soll.

Auch bei anderen Fallgestaltungen, bei denen auf fremdem Grund bauliche Anlagen errichtet worden sind, kann es ebenfalls Anlässe geben, daß der Verkehrswert dieser baulichen Anlagen ermittelt wird.

Und hier setzt die nachfolgende Kritik an, nämlich dort, wo Sachverständige nicht sauber zwischen »Sachwert« und »Verkehrswert« unterscheiden.

Der falsche Weg

Gerade jetzt liegen mir zwei Gutachten von Sachverständigen vor, die beide ihr Gutachten überschrieben haben mit »Ermittlung des Verkehrswerts des Gebäudes«.

Anlaß der beiden oben angeführten Gutachten war eine Scheidungssache. Die Eheleute hatten während der Ehe ein Gebäude errichtet und bewohnt, und zwar auf einem Grundstück, das Eigentum eines anderen Familienangehörigen war. Im Scheidungsverfahren sollte nun auftragsgemäß der Verkehrswert der baulichen Anlagen ermittelt werden, um eine Grundlage für die notwendige Vermögensauseinandersetzung zu legen. Die Betonung lag auf »Verkehrswert«.

Zur Bodenwertproblematik begnügen sich beide Sachverständige damit, zu sagen: »Das Grundstück wird auftragsgemäß nicht bewertet.« Beide weisen zum Schluß der Gutachten einen »Verkehrswert der Baulichkeiten« aus und geben damit vor, daß sie tatsächlich einen Verkehrswert ermittelt haben. In beiden Gutachten wurde aber lediglich ein Sachwert ausgewiesen, nicht aber der in Auftrag gegebene Verkehrswert. Daß die Aufgabenstellung von der reinen Sachwertermittlung abwich, haben beide Sachverständige erkannt. In beiden Gutachten wird nämlich der Versuch einer Marktanpassung unternommen, diese allerdings m. E. methodisch falsch. Aus diesen methodischen Fehlern ergaben sich dann auch leider falsche Werte. Es wurde zwar erkannt, aber nicht hinreichend beachtet, daß die Definition des Verkehrswerts von der Definition des Sachwerts abweicht.

Weil es sich bei einem bebauten Grundstück um ein einheitliches, ungetrenntes Wirtschaftsgut handelt, ist bei einer geforderten Verkehrswertermittlung eines Teiles der Gesamtheit eine gesonderte Betrachtung dieses einen Bestandteils ohne Berücksichtigung des anderen Bestandteils als unzutreffend, ja meines Erachtens sogar als nicht zulässig einzuschätzen. Das gilt auch und insbesondere dann, wenn der Verkehrswert einer baulichen Anlage als Teil eines Gesamterundstücks bewertet werden soll.

Das Erkennen dieser Besonderheit der Schwierigkeiten und des Unterschiedes beider Wertermittlungen lassen leider häufig Wertgutachten über bauliche Anlagen vermissen, die mit der Bezeichnung »Verkehrswertermittlung« überschrieben sind, so auch die beiden oben erwähnten Gutachten, deren Verfasser sich grundlegend des Sachwertverfahrens bedient haben.

Das Sachwertverfahren ist eines der anerkannten, erprobten und sinnvollen Wertermittlungsverfahren. Gerade in jüngster Zeit tauschen Gegner und Befürworter des Sachwertverfahrens Argumente aus, ob das Verfahren für die Verkehrswertermittlung noch als zeitgemäß verwendbar eingeschätzt werden kann. Auch wenn die Kritik heftig vorgetragen wird, nach meiner Auffassung ist das Sachwertverfahren als eine der wesentlichen Säulen der Wertermittlung nicht wegzudiskutieren. In allen Fällen, in denen eine Rentabilität des Wertermittlungsobjektes nicht im Vordergrund steht, in dem also ein ganz anderer Nutzen als die Rendite bewertungsentscheidend ist, oder wo Vergleichsobjekte nicht zur Verfügung stehen, kann ohne Sachwertermittlung kaum gearbeitet werden.

Allerdings: Die Schwächen des Verfahrens nicht zu erkennen und entsprechend zu berücksichtigen, das wäre der einzige Fehler, der einem Sachverständigen vorgeworfen werden kann, der dieses Verfahren anwendet. Aber welches der Wertermittlungsverfahren wäre kritiklos anzuwenden? Der Sachverständige hat all sein Handwerkszeug, also seine Methoden und deren Anwendungen, täglich auf den Prüfstand seiner Erfahrung zu stellen. Er muß abgleichen, welches Verfahren gerade für den aktuell zu bearbeitenden Wertermittlungsfall zutreffend angewendet werden kann. Diese laufende Überprüfung der passenden Methodik unterscheidet den Sachverständigen vom Schwachverständigen.

Wesentlicher Unterschied zwischen einer reinen Sachwertermittlung und einer Verkehrswertermittlung ist die Berücksichtigung der Marktkomponente. Diese wird bei einer Verkehrswertermittlung auf Grundlage des Sachwertes durch die notwendige Marktanpassung eingefügt. Erst die Marktanpassung schlägt die Brücke vom technischeren Sachwert, einem Wert, der wie eine Inventur die Zuordnung von Massen und Preisen wiedergibt, zum Verkehrswert einer vorwiegend wirtschaftlichen, marktbestimmten Größe. Die Marktanpassung ist es, die einer vorwiegend technisch bestimmten Zusammenstellung seine vom Markt determinierte Bedeutung gibt – sie führt zum Verkehrswert.

Die Bestimmung des Verkehrswerts aus dem Sachwertverfahren ist – im Gegensatz zum Sachwertverfahren selbst – eine durchaus anspruchsvolle Aufgabe. »Die Ableitung des Verkehrswerts aus dem Sachwert gehört wohl – neben der Bodenwertermittlung – zu den schwierigsten Aufgaben der Wertermittlung von Grundstücken.«³

Die Marktanpassung, also erforderliche Zu- bzw. Abschläge, kann unterschiedliche Ursachen haben: so zum Beispiel die hier angesprochene, gegenüber vergleichbaren Grundstücken festzustellende Mehr-, häufiger noch eine Minderausnutzung des Grundstücks.

Die Ausnutzung mit der schwierigen Problematik der Marktanpassung fehlt in solchen mit »Verkehrswertermittlung« überschriebenen Sachwertgutachten häufig vollkommen, und wenn sie erfolgt, dann leider vielfach nicht in zutreffender Weise.

Im Zuge der Bearbeitung eines Gutachtens ergibt sich oft, daß der Verkehrswert des bebauten Grundstücks (einschließlich Baulichkeiten) nicht deutlich höher ausgewiesen werden kann als der Verkehrswert der Parzelle, wenn sie unbebaut wäre. Damit ist für den betreffenden Bewertungsfall erwiesen, daß auf das möglicherweise noch schmucke Einfamilienhaus kein Wertanteil mehr entfällt.

Ein Hinweis auf eine Quelle aus dem steuerlichen Bewertungsrecht zeigt hier schon den richtigen Weg für die Wertermittlung: In § 72 BewG steht zu lesen:

(2) Befinden sich auf dem Grundstück Gebäude, deren Zweckbestimmung und Wert gegenüber der Zweckbestimmung und dem Wert des Grund und Bodens von untergeordneter Bedeutung sind, so gilt das Grundstück als unbebaut.

Eine zutreffende Formulierung, die auch für die Wertermittlung herangezogen werden kann und illustriert, was in diesem Beitrag hervorgehoben werden soll. So sind auch aus der Wertermittlungspraxis Fälle geläufig, in denen zum Beispiel eine Minderausnutzung dazu führt, daß auch bei intakten, gut instandgehaltenen baulichen Anlagen eine wirtschaftliche Entscheidung dahingehend getroffen werden muß, daß ein kalkulatorischer Abriß der baulichen Anlagen in Betracht gezogen werden muß, da sie einer adäquaten Grundstücksausnutzung im Wege stehen. Bei der »normalen« Verkehrswertermittlung ist der Sachverständige also damit vertraut, daß es bauliche Anlagen geben kann, die wertlos sind. So beurteilt sie der Markt, und dem hat sich der Sachverständige bei einer Verkehrswertermittlung unbedingt anzuschließen. Eine vom Markt abweichende Feststellung ist falsch.

Legen wir unserem Beispielsfall nun eine Minderausnutzung eines Einfamilienhausgrundstücks zugrunde, können für die Verkehrswertermittlung des bebauten Gesamtgrundstücks Marktanpassungsfaktoren gewählt werden, die auf bebaute Grundstücke bezogen sind. So kennen wir z.B. Umrechnungs-Koeffizienten aus der Anlage 23 der WertR 91/76. Weiter gibt es auch regional ermittelte Anpassungsfaktoren für Einfamilienhausgrundstücke. So hat der Gutachterausschuß in Berlin »Faktoren zur Anpassung des Sachwerts von Grundstücken mit Eigenheimen in Wohngebieten der offenen Bauweise und mittlerer Wohnlage an die Lage auf dem Grundstücksmarkt«⁴ veröffentlicht. Auf der Grundlage ausgewerteter Verkäufe auf dem Grundstücksmarkt Berlin (West), zuletzt aus dem Zeitraum 1989 bis 1991, wurden mithilfe mathematischer und statistischer Analysen diese Anpassungsfaktoren für das Verhältnis Kaufpreis zum Sachwert abgeleitet. Eine hervorragende Grundlagenarbeit, die für die tägliche Praxis des Sachverständigen gut verwendbar ist. Derartige Anpassungsfaktoren sind durch die Geschäftsstellen auch anderer Gutachterausschüsse zu erhalten, von denen hier entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag gute Arbeit geleistet wird.

Solche Faktoren sind allerdings in der Wertermittlung nur für den Zweck verwendbar, für den sie erhoben worden sind: Hier für die Anpassung des Sachwerts von Grundstücken mit Eigenheimen (als untrennbar beurteiltes, ein-

3 Rössler/Langner/Simon/Kleiber Schätzung und Ermittlung von Grundstückswerten, Luchterhand Verlag, 6. Auflage 1990, S. 377

4 ABl. Berlin vom 15. 5. 1992, S. 1454

heitliches Wirtschaftsgut) an die Lage auf dem Grundstücksmarkt, nicht für andere Zwecke. Ausdrücklich nicht verwendbar sind derartige Analysen für die Sachwertanpassung nur eines Teiles des Bewertungsobjektes. Sie können also nicht quasi beziehungslos auf Werte der baulichen Anlagen übertragen werden.

In beiden mir vorgelegten Gutachten haben die Sachverständigen zwar die Notwendigkeit eines Marktbezuges erkannt. Leider haben beide unkritisch die allgemein bekannten Anpassungsfaktoren genommen, diese isoliert an die Sachwertermittlung der baulichen Anlagen »angelinkt« und damit gemeint, daß der Erfordernis der Marktnähe Genüge getan worden sei. Es wurden somit ein falscher Bezug und damit auch nicht einschlägige Anpassungsfaktoren gewählt. Mangels Durchdenken des Problems wurden Äpfel mit Birnen verglichen, das Ergebnis kann nicht zutreffend sein.

Einer der Sachverständigen beruft sich in einer Diskussion seines Gutachtens auf die Literatur, so auf Kleiber/Simon/Weyers, WertV '88, Bundesanzeiger-Verlag, Köln, 1989. Dort ist auf Seite 200 zu Textziffer 251 zu lesen, daß Zu- oder Abschläge im Sachwertverfahren nicht nur das Gebäude betreffen, sondern das Gesamtgrundstück einschließlich Grund und Boden. Daraus schließt er, daß eine Marktanpassung mit dem gleichen Prozentsatz auf Boden- und Gebäudewert zu verteilen sei. Und so gibt er dem isolierten Gebäudezeitwert einen Marktanpassungsabschlag, der aus den Erhebungen für das Gesamtwirtschaftsgut ermittelt wurde.

Das ist allerdings nur so lange richtig, wie eine wirtschaftliche Einheit bewertet wird, die auch Grundlage der Erhebungen für Marktanpassungsfaktoren war. Wird nur aber lediglich ein Teil dieser Einheit bewertet, ist das unkritische Übertragen der allgemeinen Regel auf den Sonderfall falsch.

Der Lösungsvorschlag

Wer die Problematik der Ermittlung des Verkehrswerts baulicher Anlagen auf fremdem Grund durchdenkt, wird zu dem Schluß kommen:

In der Regel werden der anteilige Verkehrswert der baulichen Anlagen am Gesamtwert des Grundstücks zum einen, zum anderen der isolierte Sachwert der baulichen Anlagen nicht identisch sein. Identisch werden diese Werte nur in einem Fall sein: nämlich dann, wenn sich der Verkehrswert ohne Erfordernis einer Marktanpassung aus der Addition

- des im Vergleichswertverfahrens bestimmten Bodenwerts, zuzüglich
- des im Sachwertverfahrens ermittelten Werts baulicher Anlagen

ergibt. Denn nur in diesem besonderen Fall ist eine Marktanpassung nicht erforderlich. Der Verkehrswert ist dekungsgleich mit dem Sachwert.

Diese Art der »Kalkulation als Grundlage der Wertermittlung« ergibt sich manchmal nur bei Neubauobjekten, die zur Eigennutzung bestimmt sind, also beispielsweise Ein- und Zweifamilienhäuser. Ein solcher Fall ist zwar nicht vollkommen ungewöhnlich, aber um diesen in der Mehrzahl der Wertermittlungsobjekte nicht zutreffenden Fall geht es hier nicht.

In allen anderen Fällen wird also der anteilige Verkehrswert baulicher Anlagen vom Verkehrswert abweichen. Aber wie? Ermittelt der Sachverständige den Verkehrswert in einem Gutachten auf der Grundlage des Sachwertverfahrens, hat er i.d.R. anschließend nach der Sachwertermittlung mehr oder minder große Marktanpassungs-Zu- und -Abschläge zu berücksichtigen.

In dem hier beleuchteten Gutachtenfall muß der Sachverständige ein Wirtschaftsgut bewerten, das, wie er weiß, in der bewerteten Form am Marktgeschehen gar nicht teilnehmen kann, für das es keinen Markt gibt. Er muß aber ggf. dennoch eine (zutreffende) Marktanpassung berücksichtigen. Bei einer solchen Überlegung hat der Sachverständige zu prüfen, auf welchen Teil des einheitlichen Wirtschaftsguts nun eigentlich welche Marktanpassung entfällt, wie also die Marktanpassung zu verteilen ist. Soll nun der Verkehrswert nur eines der Teile der beschriebenen Gesamtheit ermittelt werden, wurde schon gesagt, daß es falsch ist, die Anpassung gleichmäßig auf die Teile zu übertragen, also rechnerisch jedem Teil den gleichen prozentualen Abschlag oder Zuschlag beizumessen.

Der Sachverständige ist geübt, ein treffsicheres Urteil über den Verkehrswert des Wirtschaftsgutes »bebautes Grundstück« abzugeben, ebenso, wie er ein treffsicheres Urteil über den Verkehrswert des Wirtschaftsguts »unbebautes Grundstück« abzugeben in der Lage ist. Gilt es, den Verkehrswert eines ideellen Anteiles oder eines Bruchteiles an einem Einfamilienhausgrundstück zu bestimmen, wird der Sachverständige ohne weiteres den Verkehrswert des Ganzen ermitteln, ggf. unter Berücksichtigung einer Marktanpassung. Aus diesem Ergebnis schließt er auf den Wert der Bruch- oder ideellen Teile. Er erkennt also zutreffend den Teil als Bestandteil einer Gesamtheit, deren Wert er zuerst festzustellen hat. Erst aus dem Wert des Ganzen schließt er auf den Wert des Teils.

In unserem Beispiel muß der Sachverständige den Wert nicht eines ideellen oder Bruchteils, sondern den Wert eines anderen, untrennbar verbundenen Teiles des Einfamilienhausgrundstücks bewerten, nämlich den Verkehrswert der baulichen Anlagen an dem Gesamtgrundstück. Wenn er nun plötzlich von der vorstehenden Logik abweicht und glaubt, er könne den Verkehrswert dieses Anteiles ausweisen, ohne den Wert der Gesamtheit zu kennen, kann man nur sagen: Falsch!

Im hier aufgezeigten Modell haben wir den Fall des Einfamilienhauses, das die baulich zulässige Nutzbarkeit des Grundstücks nicht erreicht. Es soll auch unterstellt werden, daß weitere bauliche Maßnahmen nicht möglich oder sinnvoll erscheinen, diese Minderausnutzung zu beheben. Die Minderausnutzung ist derart, daß nach Abzug der sachgerechten Marktanpassung lediglich der reine Bodenwert übrig bleibt, das Gebäude also keinen wirtschaftlichen Wert mehr hat.

In diesem Fall kann – und muß – von der Fiktion ausgegangen werden, daß es möglich ist, ein nicht mehr werthaltiges Gebäude abzubauen.

- Kann deshalb, weil es technisch und auch aus rechtlichen Gründen i.d.R. nur in Sonderfällen Schwierigkeiten gibt, einen Abriß durchzuführen.
- Muß deshalb, weil der Markt Gebäude nur noch eingeschränkt oder auch gar nicht mehr berücksichtigt, die den Wert des unbebauten Grundstücks nicht wesentlich oder nachhaltig erhöhen.

Nach den obigen Darlegungen kann – in Art einer Negativdefinition – der Verkehrswert einer baulichen Anlage als Bestandteil eines Gesamtwertes logischerweise nur der Teil sein, der nicht auf den Bodenwert entfällt. Der Grund und Boden ist der »unverzehrbare« Anteil des einheitlichen Wirtschaftsguts »bebautes Grundstück«. Es kommt natürlich vor, daß der Gesamt-Grundstücks-Verkehrswert zwischenzeitlich durch eine unwirtschaftliche Bebauung nicht so hoch ist wie die Summe aus Boden- und Bauwert (Minderung = Marktanpassung). Der reine Bodenwert stellt sich (ungeschmälert) immer wieder dann ein, wenn eine Bebauung nicht (mehr) vorhanden ist.

Ebenso logisch ergibt sich für dieses Beispiel, daß der Verkehrswertteil, der auf die baulichen Anlagen eines Gesamtgrundstücks entfällt, nur der Saldo aus Gesamtverkehrswert und Verkehrswert des unbebauten Grundstücks sein kann (immer natürlich unter der Voraussetzung, daß nicht rechtliche oder sonstige Gründe der Freilegung des Grundstücks von den baulichen Anlagen entgegenstehen).

Folgt man nun dieser Argumentation, ist es für den Sachverständigen in dem Fall der Verkehrswertermittlung von baulichen Anlagen auf fremdem Grund unabhängig, den Verkehrswert des Gesamtgrundstücks zu ermitteln. Im Zuge dieser Ermittlung wird ohnehin der Bodenwert ein unverzichtbares Teil-Datum sein.

Betrachtet man den Anteil der baulichen Anlagen isoliert für sich, schlägt logischerweise eine ggf. erforderliche Marktanpassung voll auf den Wert baulicher Anlagen durch, nicht auf den Wert des Grund und Bodens. Wird das Grundstück mit der Möglichkeit des Abbruches der vorhandenen baulichen Anlagen als bebaubar am Markt angeboten, erübrigt sich nämlich sofort die Marktanpassung des Gesamtsachwerts, die aufgrund der vorhandenen Bebauung noch erforderlich war. Das Grundstück kann entsprechend seinem zulässigen Maß der baulichen Nutzung und seiner Art der baulichen Nutzung bebaut werden. Entfällt die ggf. nicht werthaltige Bebauung, stellt sich der volle Bodenwert ein. Die Marktanpassung des Sachwertes des bebauten Grundstücks wird in diesem Fall identisch sein mit dem (abzuziehenden) Wert der noch vorhandenen baulichen Anlagen. Ein solcher Sachwert baulicher Anlagen mußte natürlich in der Sachwertermittlung ausgewiesen werden. Es zeigt sich aber, daß er nicht wertbestimmend sein kann.

Damit ist nachgewiesen, daß sich hier der Marktanpassungsfaktor ausschließlich auf den Gebäudewert-Anteil ausgewirkt hat, wenngleich die Marktanpassung auf den Gesamtwert des bebauten Grundstücks bezogen wird. Denn: Wird die bauliche Anlage abgeräumt, verbleibt allein der Grund und Boden, und bei diesem entfällt eine Marktanpassung aus Gründen, die der vorhandenen Bebauung geschuldet waren. Nach Entfall der baulichen Anlagen ergibt sich wieder der volle Bodenwert des baureifen Landes, ohne Abschläge für Minderausnutzung etc.

Wenn ich oben von einem »methodischen Fehler« der von mir kritisierten Gutachten gesprochen habe, so meine ich, daß die Marktanpassung allein auf der Grundlage der Ermittlung des Sachwertes der baulichen Anlagen nicht bestimmt werden konnte.

Die Lösung der Wertermittlungsaufgabe sehe ich so, daß der Sachverständige auch in diesem Fall folgendermaßen vorgehen muß:

Zuerst ist der Verkehrswert des Gesamtojektes zu ermit-

teln, also des einheitlichen Ganzen. Die erforderliche Marktanpassung ist logischerweise auf das Gesamtgrundstück zu beziehen, eine Vorgehensweise, die dem erfahrenen Sachverständigen keine Schwierigkeit bereiten dürfte. Damit ist der Wert bestimmt, der für das Wertermittlungsobjekt zum Stichtag am Markt zu erzielen wäre.

Danach wird der anteilige Verkehrswert der baulichen Anlagen bestimmt. Es ist der im Sachwertverfahren ermittelte Wert, gemindert um einen Anpassungsabschlag des Gesamtgrundstücks, der aus empirischen Untersuchungen gewählt werden kann. Der anteilige Verkehrswert der baulichen Anlagen kann nämlich nur in der Höhe gegeben sein, in der der Verkehrswert des Gesamtgrundstücks den Wert des unbebauten Grundstücks übersteigt.

Wird ein anderer Wert gewählt, auf welcher Basis auch immer, kann dieser Wert nicht im Markt abgeglichen werden. Und dieses ist bei einem an sich nicht marktfähigen Wirtschaftsgut das, was ich oben als »methodischen Fehler« bezeichnet habe.

Schauen wir uns noch einmal den Fall des Erbbaurechts an einem Einfamilienhausgrundstück an. Wie oben in dem Beispiel dargestellt, das (übergroße) Grundstück ist mit einem schmucken Einfamilienhaus bebaut, das aber eine erhebliche Minderausnutzung des Grundstücks darstellt und der auch nicht durch weitere Bauten abgeholfen werden kann. Der Erbbauberechtigte hat den Anspruch auf Vergütung des Verkehrswerts der von ihm eingebrachten baulichen Anlagen. Damit soll einer möglichen, durch die vertragliche Regelung als ungerechtfertigt empfundenen Bereicherung des Eigentümers des Stammgrundstücks vorgebeugt werden.

Mit der Formulierung, der Verkehrswert der baulichen Anlagen soll ermittelt werden, ist eindeutig geklärt, daß nur das bestimmt werden soll, was dem Eigentümer des Stammgrundstücks bei Übernahme einen Vorteil bieten würde. Nicht der rechnerische Sachwert von Baulichkeiten bestimmt über den Verkehrswert des Gesamtgrundstücks, auch nicht die Addition desselben mit dem Bodenwert. Lediglich die Erhöhung des Verkehrswerts des unbebauten Grundstücks, die durch die baulichen Anlagen bewirkt wurde, stellt den Verkehrswert der baulichen Anlagen dar. Die hier vertretene Auffassung steht nach meiner Meinung auch im Einklang mit den Bereicherungsvorschriften (§ 812 ff. BGB).

Läßt der Sachverständige bei der Ermittlung des anteiligen Verkehrswerts der baulichen Anlagen den Markteinfluß in der beschriebenen Art außer acht, so wird er zwar zutreffend den Sachwert ausweisen können, keinesfalls aber den Verkehrswert. Denn dieser kann anteilig ohne weiteres gegen Null tendieren, was mit der isolierten Sachwertermittlung nicht nachweisbar ist.

Auch den gegenteiligen Effekt gibt es: Bei kleinen, aber hoch ausgenutzten Grundstücken zeigt sich oft, daß der Verkehrswert deutlich über dem rechnerischen Sachwert liegt. Hier liegt der Verkehrswert der baulichen Anlagen also über ihrem Sachwert. Denn nur aus der Bebauung, die den Wert des Gesamtgrundstücks überdurchschnittlich erhöht hat, begründet sich der Marktzuschlag. Ist die Bebauung nicht mehr da, fällt auch dieser Zuschlag weg. Womit wieder begründet wäre, daß ein Marktanpassungsfaktor ausschließlich auf die baulichen Anlagen zu beziehen ist.

Eine Anmerkung: Nach meiner Auffassung sollte der Sach-

verständige, wenn er ein solches Sachwertgutachten erstattet, dem Gutachten wenigstens das zutreffende Etikett geben, nämlich »Sachwertermittlung«. Er soll nicht versuchen, etwas auszuweisen, zum Beispiel einen Verkehrswert, den er so gar nicht richtig beurteilt hat.

Weitere Nutzenanwendung

Besondere Bedeutung können diese Ausführungen dann gewinnen, wenn in den neuen Bundesländern Entschädigungen für bauliche Anlagen zu ermitteln sind, die unter § 12 Abs. 3 Schuldrechtsanpassungsgesetz (SchuldRAnpG) zu subsumieren sind. Im Gegensatz zu den Fällen,

in denen die Entschädigung nach § 12 Abs. 2 zu bestimmen ist, wird dort die Entschädigung an einen Nutzer auf den Verkehrswert des Grundstücks abgestellt. Eine Entschädigung wird nur in der Höhe gewährt, »soweit der Verkehrswert des Grundstücks durch das Bauwerk ... erhöht ist.« Im Ergebnis fordert die Wertbestimmung nach § 12 Abs. 3 SchuldRAnpG genau die Wertermittlung, die in dieser Darstellung herausgearbeitet wurde:

Nur das, was den Wert des unbebauten Grundstücks erhöht, kann den Verkehrswert baulicher Anlagen auf dem Grundstück ausmachen.

Prof. Roland Vogel, Kurfürstendamm 132 A, 10711 Berlin

Die Umweltverträglichkeits-Studie (UVS) in Theorie und Praxis

Wolfgang Papke, Köln

1. Einleitung

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist in ihrem Inhalt und in ihrer Methodik rechtlich und verfahrensmäßig durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. 2. 1990 (BGBl I S. 205) bestimmt. Fachlicher Inhalt der Studie sind die gutachterlichen Aussagen und Bewertungen, die über das zu prüfende Projekt getroffen werden. In der Praxis wird die UVS oft in einen landschaftlichen Bewertungsteil und in einen städtebaulichen Teil untergliedert (ist aber keine Bedingung).

Als Grundlagen für die Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bundesrepublik Deutschland gelten in erster Linie die Erfahrungen mit diesem Instrument des Umweltschutzes und der Umweltvorsorge in den USA, wo es seit 1970 gesetzlich vorgeschrieben ist, und die Umsetzung einer Richtlinie des Rates vom 27. 6. 1985 (85/337/EWG), das den Mitgliederstaaten vorgab, einheitliche Instrumente bei bestimmten öffentlichen und privaten Mitgliederstaaten zu schaffen. Der anfänglich geringen Aufmerksamkeit, die die UVP erfuhr, ist mittlerweile größte Aktualität zuteil geworden. Dies hängt zum einen mit einem veränderten Umweltbewußtsein durch die immer größer werdende Umweltzerstörung, hin zu mehr Umweltvorsorge als Nachbesserung oder Reparatur, also weg vom lediglich reparierenden Umweltschutz, zum anderen mit dem großen und wachsenden Interesse der Städte und Gemeinden an der Umweltverträglichkeitsprüfung zusammen. Einer der aktuellsten Fälle ist z. Zt. der Bau der BAB A 60 in Rheinland-Pfalz. Das OVG Koblenz hat für einen Teilabschnitt dieses Autobahnprojektes einen Baustopp verhängt. Die Richter beanstandeten in ihrem am 29. 12. 1994 veröffentlichten Urteil, daß es keine Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben hat, und hoben den Planfeststellungsbeschluß für den 12 km langen Teilabschnitt zwischen Bitbure und Wittlich wieder auf. Der Trassenver-

lauf sei »weder aus rechtlichen noch aus tatsächlichen Gründen zwingend«, sondern lasse noch Raum für andere Varianten, die ernsthaft zu prüfen seien. Das OVG folgte bei seinem Urteil dem europäischen Gerichtshof. Dieser hatte festgelegt, daß eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei Planungsverfahren, die nach dem 3. 6. 1988 begonnen wurden, nicht unterlassen werden darf. Die Planungsunterlagen für dieses Straßenbauprojekt wurden aber erst 1989 öffentlich ausgelegt. Der Argumentation der Landesstraßenverwaltung, daß ein Gutachten über die Umweltverträglichkeit ausreichen würde, folgten die Richter nicht. Weitere Auswirkungen des Urteils des OVG Koblenz sind für zahlreiche Großprojekte zu erwarten, u. a. für den Bau der Ostseeautobahn oder der Transrapidstrecke. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Urteils, ließ das OVG Revision beim Bundesverwaltungsgericht in Berlin zu.

Jedoch dürfen auch heute noch die Mängel der seit 1990 in der Bundesrepublik gesetzlich eingeführten UVP nicht übersehen werden. Einen rein grundsätzlich definitiven Mangel, der wohl auch nicht mehr zu beheben ist, weist die UVP in ihrem Begriffsverständnis auf. Die Unklarheiten hängen mit einer mißglückten, weil mißverständlichen Übersetzung des US-amerikanischen UVP-Pendants »Environmental Impact Assessment« zusammen. Wörtlich übersetzt ins Deutsche heißt dies in etwa: »Einschätzung der Umweltauswirkungen.« Daraus folgt, daß der deutsche Begriff jeder zu prüfenden Aktivität eine Umweltverträglichkeit suggeriert, also mehr verspricht als er halten kann. Denn fast jede Maßnahme, für die eine UVP vorgeschrieben oder empfohlen wird, sei sie auch noch so umweltschonend, verschlechtert oder verändert zumindest den Zustand der Umwelt. In dem amerikanischen Begriff geht es vielmehr darum, eine begründete Beurteilung der Umweltfolgen der zu prüfenden Maßnahme darzustellen. Ein weiterer Mangel besteht darin, daß die UVP (und das UVP-Gesetz) auf Basis der EU-Richtlinie entstanden ist, und somit die Kommunen eher nur am Rande betrifft. Für die meisten Projekte der EU-Richtlinie besitzen nicht die Kommunen, sondern staatliche Behör-