

**Zeitschrift:** GuG - Grundstücksmarkt und Grundstückswert

**Autoren:** Klaus Wagner / Dipl.-SV (DIA), Andreas Freese

**Rubrik:** Abhandlungen

**Referenz:** GuG 2004, 332 - 338 (Heft 6)

## Bewertung von Bahnflächen

**Klaus Wagner, Dipl.-SV (DIA), Andreas Freese**

*Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 332 >>*

**Die Bewertung von Bahnflächen ist mit einigen Besonderheiten behaftet. Diese werden in nachfolgendem Artikel kurz erörtert. Im Weiteren wird ein häufig vorkommender Bewertungsfall („Außenbereich im Innenbereich“) mittels der deduktiven Bodenwertermittlung zunächst theoretisch und anschließend in einem Fallbeispiel dargestellt und erläutert.**

### 1 Einführung

Seit Jahren besteht auf Grund der Entwicklungs- bzw. Verwertungsabsichten der Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie anderer Verwertungsgesellschaften wie beispielsweise aurelis, Vivico oder dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in immer stärkerem Maße die Notwendigkeit zur Bewertung von ehemals als Bahnflächen genutzten Arealen. Die Praxis der vergangenen Jahre zeigte, dass viele Akteure am Immobilienmarkt wie z.B. Projektentwickler, Liegenschaftsämter oder auch Gutachterausschüsse durch die nutzungsspezifische und teilweise jahrzehntelange Vorgeschichte der Grundstücke große Schwierigkeiten haben, die Wertigkeit dieser Grundstücke belastbar zu bestimmen. In diesem Beitrag soll dem Gutachter durch die Erörterung einiger dieser Schwierigkeiten und der notwendigen Verfahrensabläufe sowie der Darstellung eines Bewertungsbeispiels Hilfestellung gegeben werden.

### 2 Bewertungsspezifika

#### 2.1 Bahnanlagen

##### 2.1.1 Definition

„Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die ... zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern.“<sup>1</sup> Bahnflächen sind insbesondere auch dann Bahnanlagen, wenn sich darauf beispielsweise Gleise, Oberleitungen oder Signale befinden.

Keine Eisenbahnbetriebsanlagen sind im Umkehrschluss Grundstücke, die eben nicht diese Eigenschaft erfüllen wie beispielsweise Verwaltungs- und Wohngebäude, Kleingartenanlagen oder Sport- und Freizeitflächen.

Häufig kommt es bei der Frage, ob es sich um eine Bahnanlage im vorstehend definierten Rahmen handelt, auf den Einzelfall an:

- Bahnhofsvorplätze sind Bahnanlagen, soweit sie dem Zu- und Abgang der Reisenden dienen.
- Park&Ride-Anlagen; sind i.d.R. keine Bahnanlagen, wenn es sich um kommunale Einrichtungen handelt. Ein P&R-Platz, der über einen „notwendigen“ Bahnsteigzugang verfügt, d.h. kein weiterer Bahnsteigzugang vorhanden ist, ist jedoch als Bahnanlage einzustufen.

- Zufahrwege und Ladestraßen, Lagerplätze, Lagerräume und Einrichtungen auf diesen Flächen sind Bahnanlagen, soweit diese für den Güterumschlag mit Schienenfahrzeugen erforderlich sind.

### 2.1.2 Widmung

Die Widmung von Bahnanlagen erfolgt nach der Rspr. des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG)<sup>2</sup> üblicherweise durch einen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss und die nachfolgende Inbetriebnahme der Bahnanlage. Nach diesem Richterspruch kann die Widmung aber auch „auf andere Weise“ erfolgen. Dies wird insbesondere für Altanlagen angenommen, die keiner Planfeststellung bedürften.

Dieser Rspr. folgend ist somit davon auszugehen, dass es sich bei Bahnanlagen fast ausschließlich um dieser Sondernutzung gewidmete Grundstücke handelt. Gewidmete und nicht gewidmete Grundstücke unterliegen zwei verschiedenen Rechtsregimen. Das heißt, bei gewidmeten Flächen überlagert das Fachplanungsprivileg gemäß § 38 BauGB i.V.m. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) die den Gemeinden verfassungsmäßig garantierte Planungshoheit. Insofern kommt der Entwidmung von Grundstücken eine zentrale Bedeutung zu.

### 2.1.3 Entbehrlichkeit

Rein die Tatsache, dass ein ursprünglich für bahnbetriebliche Zwecke genutztes Grundstück schon seit mehreren Jahren brach liegt, ist kein Indiz dafür, dass diese Fläche auch entbehrlich ist. Häufig finden sich dort noch betriebsnotwendige, bahntechnische Leitungen oder Anlagen jeglicher Art, die die Entwicklung und Verwertung der Liegenschaft erschweren und sich nachhaltig auf den möglichen Wert auswirken können. Der Begriff der Entbehrlichkeit ist im Rahmen der Präsidialverfügung des Eisenbahnbundesamtes (EBA)<sup>3</sup> wie folgt definiert:

---

1

Vgl. § 4 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

2

Vgl. B VerwG vom 16.12.1988 – B VerwGE 81, S. 111.

3

Vgl. „Präsidialverfügung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen und der Verzahnung mit dem kommunalen Planungsrecht unter besonderer Berücksichtigung städtebaulicher Belange“ vom 1.9.2003, Eisenbahnbundesamt Bonn.

*Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 333 << >>*

*Die Entbehrlichkeit von Flächen, die bisher für Infrastruktureinrichtungen benötigt wurden, liegt vor, wenn diese nicht mehr bzw. nicht länger Betriebszwecken einer öffentlichen Eisenbahn zu dienen bestimmt sind.*

Zur Herbeiführung der Entwidmungsfähigkeit bedeutet das, dass sich auf einem ehemals eisenbahnspezifisch genutzten Grundstück keine in Betrieb befindlichen und/oder funktionstüchtigen Anlagen mehr befinden dürfen. Um dies sicherzustellen, wird durch die DB AG bzw. durch die von ihr beauftragte DB Services Immobilien GmbH (ehem. DBImm) eine Entbehrlichkeitsprüfung (EP) initiiert. Die EP ist ein internes Verfahren der DB AG, mit dem der Status der Betriebsnotwendigkeit einer Fläche untersucht wird. Es werden alle relevanten Organisationseinheiten, Tochtergesellschaften der DB AG und sonstige betroffene Unternehmen (z.B. Arcor, dritte Eisenbahnunternehmen) zu ihren jeweils spezifischen Anforderungen an eine Fläche befragt und insbesondere bahntechnische Gegebenheiten (z.B. Notwendigkeit von Gleisanlagen, technischen Anlagen), Leitungstrassen (z.B. Strom-, Gas-, Wasser-, Signal-, Fernmelde-, Elektrizitätsleitungen) und rechtliche Bindungen (z.B. Miet-, Erbbaurechts-, Gestattungsverträge oder dingliche Sicherungen) einer Bahnfläche erhoben. Ebenso werden die Möglichkeiten bzw. Notwendigkeiten der Verlagerung von Bahnanlagen sowie die erforderlichen Rückbaumaßnahmen geprüft. Wird im Rahmen einer EP festgestellt, dass Liegenschaften in Teilen nach wie vor bahnbetriebsnotwendig sind, so ist die Entwidmungsfähigkeit dieser Teilflächen nicht gegeben.

Eine vollständig abgeschlossene EP ist eine der Grundvoraussetzungen zur Entwidmung bzw. Entwidmungsfähigkeit des Grundstücks, da diese dem EBA als Nachweis der bahntechnischen Prüfung dient.

#### 2.1.4 Entwidmung

Grundsätzlich gilt, dass Widmung und Eigentum einer Fläche voneinander unabhängig sind. Vom EBA<sup>4</sup> wird allerdings die Befugnis Dritter zur Stellung eines Entwidmungsantrages negiert. In der Konsequenz können Entwidmungsanträge nur von der DB AG oder dem BEV gestellt werden. In der Praxis werden Entwidmungsanträge, die von Dritten gestellt werden, vom EBA an die DB AG mit der Bitte um Durchführung einer EP weitergegeben.

Der Eigentümer einer gewidmeten Fläche hat jedoch keinen Rechtsanspruch auf Entwidmung. Bei der Entwidmung handelt es sich um einen Verwaltungsakt des EBA, bei dem die Kommunen als Träger öffentlicher Belange (TöB) zu beteiligen sind. Die Entwidmung ist vom EBA in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen.

Für die Verkehrswertermittlung wird im Normalfall ein entwidmeter Zustand unterstellt; die ggf. vorhandenen Auflagen im Rahmen der Entbehrlichkeitsprüfung (z.B. Leitungsrechte) sind zu berücksichtigen.

#### 2.2 Altlasten

Häufig wird von „Altlasten“ im weitesten Sinne gesprochen. Dabei wird außer Acht gelassen, dass bei Vorliegen von verunreinigtem Boden die Trennung der Begriffe **Altlasten** und **Abfall** von erheblicher Bedeutung ist.

Der Begriff **Altlasten** hat seine Wurzeln im Bundesbodenschutzgesetz nach dem Bodenverunreinigungen dann Altlasten sind, wenn ihre Wirkung auf die öffentliche Sicherheit ein behördliches Eingreifen zur Abwehr von Gefahren erforderlich macht. Die öffentliche Sicherheit kann dann gefährdet sein, wenn z.B. eine Gefahr für das Grundwasser oder die menschliche Gesundheit von den Bodenverunreinigungen ausgeht oder zu erwarten ist.

Liegt durch die Bodenverunreinigung keine akute Gefährdung vor, sondern lediglich ein latentes Gefährdungspotenzial, spricht man von „verunreinigtem Boden“ und nicht von einer Altlast. Ein behördliches Eingreifen ist in diesem Fall nicht zulässig. **Abfall**, i.S.d. Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, entsteht erst dann, wenn man den kontaminierten Boden aushebt (z.B. im Zuge einer Baumaßnahme für Fundamente, Keller u.Ä.). Abhängig von dem Verunreinigungsgrad ist dieser Bodenaushub häufig recyclebar oder wiedereinbaufähig. Als Kriterium hierfür gelten die so genannten Zuordnungswerte für Einbauklassen (Z0 – Z4) gemäß den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“.

Wie sich schon aus der Erläuterung dieser Begrifflichkeiten erkennen lässt, ist bei Vorliegen von Altlasten mit einem vergleichsweise deutlich höheren wirtschaftlichen Aufwand zu rechnen als dies hinsichtlich der Beseitigung von Abfall der Fall ist. Auch kann unter Umständen davon ausgegangen werden, dass die Sanierung einer Altlast die Verwertung eines Grundstücks auf einen langen Zeitraum blockiert.

Alle Liegenschaften, die zum 1.1.1994 in das Eigentum der DB AG übergegangen waren, sind im Rahmen einer historischen Erkundung und einer orientierenden Untersuchung erstbewertet worden. Über 90 % dieser Flächen konnten aus dem Altlastenverdacht entlassen werden.<sup>5</sup>

Im Rahmen der Wertermittlung wird i.d.R. Altlastenfreiheit unterstellt. Es ist weder die Aufgabe des Grundstückssachverständigen noch verfügt dieser üblicherweise über die erforderliche Sachkenntnis, um das Gefährdungspotenzial und die daraus entstehenden Kosten abschätzen zu können.

#### 2.3 Planungsrecht

Solange es sich, wie bereits weiter oben ausgeführt, bei dem Grundstück um eine gewidmete Bahnanlage handelt, sind der Kommune alternative Festsetzungen verwehrt. Die kommunale Planungshoheit kann i.d.R. nur über die Entwidmung des Grundstücks wieder erreicht werden.

Bereits bei zu erwartender Entwidmung ist es der Kommune möglich, das Bauleitplanverfahren einzuleiten und die ihr zur Verfügung stehenden Sicherungsmittel der Veränderungssperre und der Zurückstellung von Baugesuchen gemäß §§ 14, 15 BauGB zu nutzen.

---

4

Vgl. Anlage 1 der „Präsidialverfügung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen und der Verzahnung mit dem kommunalen Planungsrecht unter besonderer Berücksichtigung städtebaulicher Belange vom 1.9.2003, Eisenbahnbundesamt Bonn.

5

Laut Sanierungsmanagement Deutsche Bahn AG, Berlin 2004.

*Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 334 << >>*

Ist das Grundstück rechtskräftig entwidmet worden, geht die Planungshoheit einschließlich des Satzungsrechts auf die Kommune über und das Rechtsregime der §§ 29 ff. BauGB greift. Baurecht kann ab diesem Zeitpunkt auf bekannte Weise nach §§ 34, 35, 30 oder 33 BauGB entstehen. Vor Entwidmung kann weder ein Satzungsbeschluss erlassen werden noch kann Planreife i.S.d. § 33 BauGB eintreten.

Grundsätzlich gilt, dass bislang zu Bahnzwecken dienendes Gelände so behandelt werden kann, als sei es planungsrechtlich unbefangen. Dies entbindet die Kommune jedoch nicht von der Verpflichtung, bei der Überplanung von ehemaligem Bahngelände die Interessen der Eigentümer und Nutzer angemessen zu berücksichtigen.<sup>6</sup> Das heißt, wenn und soweit der Eigentümer von Bahnliegenschaften städtebaulich sinnvolle Konzeptionen für die Nachnutzung entwickelt hat, muss die Gemeinde dies im Rahmen ihrer Abwägung berücksichtigen.

Abschließend sind hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit von Bauvorhaben noch zwei interessante Punkte anzumerken:

- In der Fragestellung, wie auf Basis von § 34 BauGB die erforderliche Ermittlung des „Rahmens“ der zu überbauenden Fläche, welcher sich in die Eigenart der näheren Umgebung einzufügen hat, erfolgen soll, ist die Nachwirkung bisheriger Fachplanungsnutzung (z.B. Bahnhof, Werkstattgebäude) anzuerkennen.<sup>7</sup>
- Ist auf Grund der Bahnbetriebsnotwendigkeit von Teilen eines Grundstücks die Entwidmungsfähigkeit nicht gegeben, kann nach dem Urteil des BVerwG vom 16.12.1988<sup>8</sup> dennoch eine konfliktfreie Überlagerung von Fachplanungsrecht und verbindlicher Bauleitplanung erfolgen. Dies gilt insbesondere bei dem Vorhandensein von unterirdischen Leitungen, oberirdischen Bahnstromleitungen, Querfeldern oder sonstigen bahntechnischen Anlagen (z.B. Schalträume, Stellwerke, Masten). Unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, dem EBA, der DB AG und anderen wurden hierzu umfangreiche Handlungsempfehlungen<sup>9</sup> ausgearbeitet, deren fallweise Konsultation sich empfiehlt.

## 2.4 Künftige Nutzbarkeit

Die ursprüngliche eisenbahnspezifische Widmung von Grundstücken führt in der Praxis häufig zu Uneinigkeit darüber, inwieweit ehemals zu Bahnzwecken genutzte Flächen als Verkehrs- bzw. Gemeinbedarfsflächen zu beurteilen sind. Eine ausführliche Erörterung dieses Problems würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Mit Sicherheit lässt sich jedoch sagen, dass zur Entwidmung anstehende Bahnflächen nicht den Verkehrs- oder Gemeinbedarfsflächen zuzuordnen sind, da es einerseits de facto an einer öffentlichen Nutzung fehlt, andererseits die Flächen durch die Entwidmung planungsrechtlich wieder privatwirtschaftlich nutzbar werden.

Unabhängig von dieser Diskussion ist die Lösung dieses Problems vergleichsweise einfach, vergewenwärtigt man sich die zwei wichtigsten Anlässe einer Bewertung von Bahnflächen:

- 1) Das Grundstück soll einer dauerhaften **öffentlichen Zweckbestimmung** zugeführt werden (z.B. Straßenfläche).

- 2) Hinsichtlich der Feststellung des Wertes von ursprünglich bahnspezifisch gewidmeten Flächen, die für eine langfristige öffentliche Nutzung bestimmt sind, ist in Analogie zu „bleibenden Gemeinbedarfsflächen“ gemäß WertR Nr. 5.1.1.1 das aktualisierte Beschaffungswertprinzip als Bewertungsgrundsatz entwickelt worden.<sup>10</sup>

Wenngleich sich die Regelung der WertR auf ursprünglich als Gemeinbedarfsflächen genutztes Gelände bezieht, besteht hierin kein Widerspruch zur oben ausgeführten ablehnenden Haltung, ehemalige Bahnflächen als Verkehrs- bzw. Gemeinbedarfsflächen zu sehen. Dabei geht es vielmehr darum, dass zumindest für die „juristische Sekunde“, in der die eisenbahnspezifische Widmung endet, für den jeweiligen Eigentümer die Möglichkeit besteht, das Grundstück im Kontext der städtebaulichen Situation zu nutzen.

- 3) Das Grundstück soll einer rein **privatwirtschaftlichen Nutzung** zugeführt werden (z.B. Wohn- oder Gewerbebauflächen).

Für kleinere Grundstücke, die nach § 34 BauGB bebaut werden können, dürfte es verhältnismäßig einfach sein, auf Basis des Vergleichswertverfahrens einen Bodenwert abzuleiten. Deutlich schwieriger ist die Situation bei größeren Flächen, die als „Außenbereich im Innenbereich“<sup>11</sup> zu charakterisieren sind und die einem Planungserfordernis unterliegen. In diesem Fall ist der Wert für werdendes Bauland im Rahmen einer deduktiven Bodenwertermittlung zu eruieren. Hierauf soll im folgenden vertiefend eingegangen werden.

Bewertungsgrundlage sollte ein möglichst konkretes Nutzungskonzept sein. Je detaillierter Planungen zwischen Bahn, Kommune und potenziellem Investor/Erwerber abgestimmt sind, desto belastbarer kann eine Wertaussage des SV sein.

Liegt kein konkretes Nutzungskonzept vor, ist der SV gehalten, auf Basis umfassender Recherchen beim Auftraggeber, bei der Kommune und bei sonstigen Marktteilnehmern sinnvolle und nachvollziehbare Nutzungsmöglichkeiten der Bewertungsfläche anzunehmen und der Bewertung zu Grunde zu legen.

---

6

Vgl. Kuschnerus in „Bauleitplanung auf Bahnflächen“, 2001.

7

Vgl. Birkel in „Der Bayerische Bürgermeister“ Heft 9/2003, S. 334 ff.

8

Vgl. BVerwGE Bd. 81, S. 111 ff.

9

Vgl. „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude“, 2003 Forum Bahnflächen NRW.

10

Vgl. Wert R 2002, Nr. 5.1.1.1: Der Wert... bemisst sich ... nach dem Entwicklungszustand, der sich bei ersatzlosem Wegfall der bisherigen öffentlichen Zweckbindung (z.B. militärische Nutzung) auf Grund der allgemeinen Situationsgebundenheit (Umgebungssituation einschließlich deren Planungsrechte, Lage, Erschließungszustand, verkehrliche Anbindung, wirtschaftlich und städtebaulich sich aufdrängende Nutzbarkeit baulicher Anlagen) für das Grundstück ergibt (aktualisiertes Beschaffungswertprinzip). Der Wertermittlung sind der Entwicklungszustand und die Lagermerkmale unmittelbar vor dem Zeitpunkt, zu dem das Grundstück infolge der künftigen öffentlichen Zweckbestimmung von der konjunkturellen Weiterentwicklung ausgeschlossen worden ist, zu Grunde zu legen.

11

Vgl. Kleiber, Simon, Weyers, „Verkehrswertermittlung von Grundstücken“ 4. Aufl., 2002, S. 770.

*Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 335 << >>*

### **3 Deduktive Bodenwertermittlung**

#### **3.1 Ausgangswert**

Das Nutzungskonzept ist als Grundlage notwendig, um in einem ersten Schritt im Vergleichswertverfahren den Bodenwert für erschließungsbeitragsfreies, sofort bebaubares Nettobauland zu ermitteln. Hierbei sind insbesondere Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die Lagesituation für einen zu erwartenden zukünftigen Zustand zu berücksichtigen.

Der eruierte Ausgangswert (ggf. ein Durchschnittswert für unterschiedliche Nutzungen) unterstellt fiktiv einen Zustand nach Abschluss der Flächenentwicklung.

#### **3.2 Kostenfaktoren**

Im Weiteren sind alle Kostenfaktoren adäquat zu berücksichtigen, die notwendig sind, um die Bewertungsfläche vom aktuellen Zustand zur tatsächlichen Baureife zu entwickeln. Diese lassen sich in vier Positionen unterteilen:

- Kosten für Infrastrukturmaßnahmen
- Flächenbeiträge
- Planungs- und Vermarktungsrisiken
- Wartezeit

##### **3.2.1 Kosten für Infrastrukturmaßnahmen**

Hierunter fallen zunächst Kosten für Erschließungsanlagen wie die Herstellung von Straßen, Entwässerungskanälen und Versorgungsleitungen. Recherchen bei den entsprechenden Ämtern der Kommune oder beim Gutachterausschuss bezüglich der Abrechnung vergleichbarer Gebiete sind hier hilfreich.

Die Kosten werden im Rahmen der Berechnung in €/m<sup>2</sup> Nettobaulandfläche angegeben. Es sollte stets auch eine überschlägige Plausibilisierung der absoluten Erschließungskosten über die Herstellungskosten in €/m<sup>2</sup> zu errichtender Straßenfläche erfolgen.<sup>12</sup> Beispielsweise ist für die Herstellung einer Erschließungsstraße incl. aller Ver- und Entsorgungsmedien in einem Hamburger Stadtteil mit Kosten in Höhe von rd. 150 €/m<sup>2</sup> Straßenfläche kalkuliert worden.

Ggf. weitere notwendige respektive vorgesehene Erschließungsanlagen i.S.v. § 127 BauGB (z.B. Plätze, Fußwege, Grünflächen, Spielplätze) sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Auf die Berücksichtigung des 10 %igen Gemeindeanteils<sup>13</sup> wird verzichtet, da die Kommune bei derartigen Flächenentwicklungen i.d.R. diese Kosten in Gänze beim Planungsbegünstigten sieht. Bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen i.V.m. einem Vorhaben- und Erschließungsplan ist der 10 %ige Anteil nicht anzuwenden.<sup>14</sup>

Immer mehr Kommunen gehen dazu über, Folgekosten der Bauleitplanung über städtebauliche Verträge auf den Planungsbegünstigten abzuwälzen. In diesem Zusammenhang seien beispielhaft die „Sozialgerechte Bodennutzung“ in München sowie die „Globalrichtlinie“ in Hamburg genannt. Die hieraus erwachsenden Kosten für soziale Infrastruktur (z.B. Beteiligung am Bau von Kindergärten oder Schulen, Errichtung eines gewissen Anteils an öffentlich geförderten Wohnungen) sind ggf. in angemessener Weise zu kalkulieren.

Sollte sich im Zeitpunkt der Bewertung abzeichnen, dass bei der Entwicklung des Gebietes auch Kosten im Sinne der Eingriffs- und Ausgleichsregelung des § 1a BauGB anfallen, so ist auch hierfür ein Kostenansatz zu treffen.

Als weitere Position sind Neuordnungskosten (z.B. Grundbuchkosten, Vermessungskosten, Notarkosten) anzusetzen.

### 3.2.2 Flächenbeiträge

Als Flächenbeitrag sind die Flächen anzurechnen, die nach Abschluss der Entwicklung nicht als Nettobauland zur Verfügung stehen. Hierunter fallen im Wesentlichen Flächen für Erschließungsanlagen, Ausgleichsflächen sowie sonstige, nicht vermarktbar Flächen (z.B. Böschungen, Gräben).

Die Größe dieser Flächen ist dem Nutzungskonzept zu entnehmen, deren Summe die Differenz zwischen Bruttobauland und Nettobauland bildet.

Diese Flächen fließen durch den prozentualen Flächenabzug wertneutral in die Bewertung ein; dementsprechend ist der Quadratmeteransatz vor dem prozentualen Abzug multipliziert mit dem Nettobauland identisch mit dem Quadratmeteransatz nach dem prozentualen Abzug multipliziert mit dem Bruttobauland.<sup>15</sup>

Es wird bei dieser Betrachtung angenommen, dass insbesondere die Flächen für Erschließungsanlagen nach ihrer Herstellung entgeltfrei an die Kommune übertragen werden.

### 3.2.3 Planungs- und Vermarktungsrisiken

Zum Zeitpunkt der Bewertung besteht i.d.R. eine Unsicherheit, ob das Nutzungskonzept auch tatsächlich in ein konkretes Planrecht (Bebauungsplan) mündet, denn der Bebauungsplan ist in einem öffentlichen Verfahren aufzustellen, welches Risiken unterworfen ist. Fragen wie „Gibt es bereits einen Aufstellungsbeschluss oder eine frühzeitige Bürgerbeteiligung? Wie konkret ist das Nutzungskonzept zwischen den Beteiligten abgestimmt? sind bei der Einschätzung eines solchen Planungsrisikos zu erörtern. Auf Basis zahlreicher Erfahrungswerte erscheint aus unserer Sicht eine Größenordnung zwischen 0 und 15 % gerechtfertigt.

Bei der Entwicklung größerer Areale ist die Vermarktungsfähigkeit der entstehenden Baulandflächen zu beachten. Die geplanten Flächen in den einzelnen Nutzungssegmenten sind innerhalb eines üblichen Vermarktungszeitraumes am lokalen Immobilienmarkt zu platzieren. Hier stehen Fragen wie „Wie viele Flächen des jeweiligen Nutzungssegmentes wurden in den vergangenen Jahren am lokalen Markt umgesetzt? Welche Konkurrenzgebiete gibt es aktuell? Ist die vorgesehene Menge im veranschlagten Zeitraum (Wartezeit) am Markt unterzubringen? im Mittelpunkt der Betrachtung, um ggf. ein Vermarktungsrisiko zu kalkulieren. Bei der Größenordnung kann eine Korrespondenz zu einem Zeitraum hergestellt werden; so entspricht ein 10 %iger Abschlag einem über die Wartezeit (vgl. Punkt 3.2.4) hinausgehenden zusätzlichen Vermarktungszeitraum von etwa 2 – 2 1/2 Jahren.

---

12

Vgl. hierzu auch Punkt 4.3.3.

13

Vgl. § 129 Abs. 1 BauGB.

14

Vgl. § 12 Abs. 3 BauGB.

15

Vgl. hierzu Tabelle 1 (96 EUR/m<sup>2</sup> \* 28 045 m<sup>2</sup> [bcong] 68 EUR/m<sup>2</sup> \* 39 500 m<sup>2</sup>).

*Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 336 << >>*

### 3.2.4 Wartezeit

Abschließend ist eine Diskontierung über die geschätzte Wartezeit bis zur Baureife vorzunehmen, denn in dieser Zeit wirft das eingesetzte Kapital keinen Ertrag ab. Hier sollten folgende Fragen Berücksichtigung finden: „Gibt es bereits einen konkreten Zeitplan für Aufstellungsbeschluss, Bürgerbeteiligung etc.? Welche Planungsinstrumente (z.B. klassischer angebotsorientierter Bebauungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan) werden angewendet? Was sind übliche Zeiträume für vergleichbare Flächenentwicklungen in

der Kommune?

Eine verlängerte Wartezeit zur Risikoberücksichtigung (analog dem Verfahren der Gesellschaft für immobilienwirtschaftliche Forschung e.V. – gif<sup>16</sup>) ist nicht notwendig, da vorhergehend unter Punkt 3.2.3 Risiken explizit Einfluss gefunden haben.

Als Diskontierungszinssatz kann aus unserer Sicht nicht der aus bebauten Ertragswertobjekten abgeleitete Liegenschaftszinssatz Verwendung finden. Es fehlen eingehende Untersuchungen zur Relation Bauerwartungs- bzw. Rohbaulandwert zu erschließungsbeitragsfreien Nettobaulandwerten, um hieraus Erkenntnisse über eine Verzinsung zu eruieren. Der Diskontierungszinssatz sollte sich am Kapitalmarkt orientieren.<sup>17</sup> Unsere Erfahrungen zeigen, dass in oben skizzierten Bewertungsmodell der Ansatz eines Realzinssatzes (Nominalzinssatz abzüglich Inflationsrate) in der aktuellen Größenordnung zwischen 4 und 5 % angemessene und marktgerechte Ergebnisse liefert.

## **4 Fallbeispiel**

### **4.1 Allgemeine Angaben**

Die ca. 39 500 m<sup>2</sup> große Bewertungsfläche liegt in einem norddeutschen Mittelzentrum mit ca. 55 000 Einwohnern. Eigentümer des Grundstücks ist die DB AG. Zweck der Wertermittlung ist die Ermittlung des Verkehrswertes der Fläche in einem fiktiv geräumten und lastenfreien Zustand für einen bevorstehenden Verkauf. Wertermittlungstichtag und gleichzeitig Tag der Ortsbesichtigung ist der 26.3.2004. Als Bewertungsunterlagen standen ein Lageplan im Maßstab 1:1 000, vorhandene Mietverträge sowie die zusammenfassende Darstellung der Entbehrlichkeitsprüfung zur Verfügung.

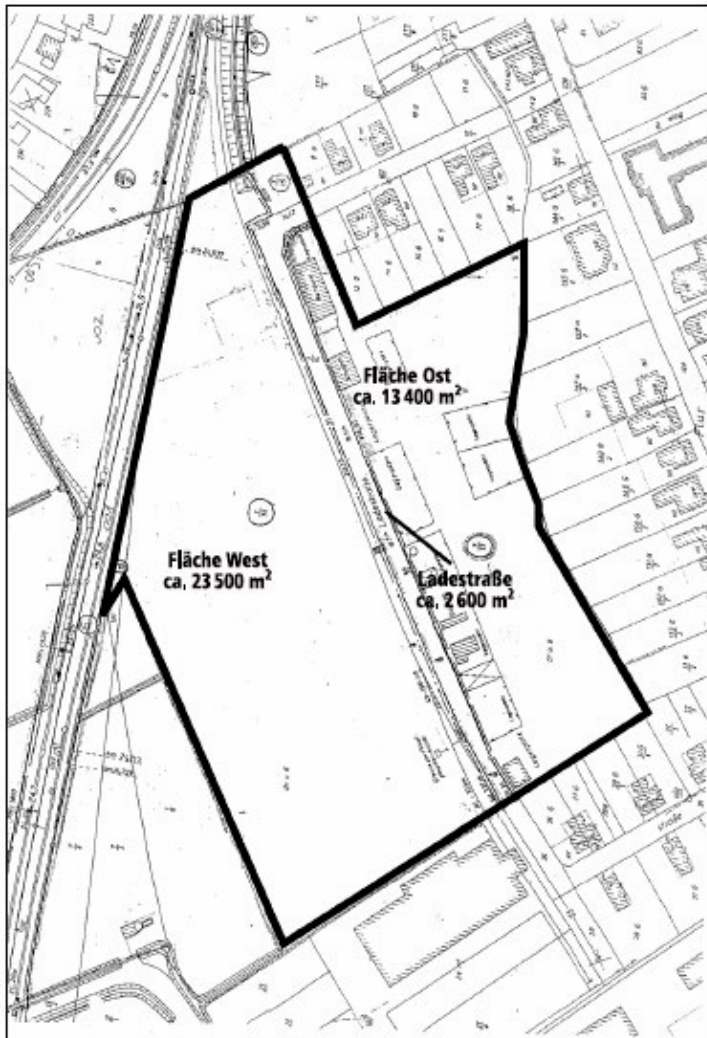
### **4.2 Lage- und Grundstücksbeschreibung**

Das Bewertungsobjekt liegt in relativ zentraler Lage, ca. 1 km südlich des Stadtzentrums. Das nähere Umfeld ist fast ausschließlich durch Einfamilienhausbebauung aus den 60er Jahren geprägt.

Das im Wesentlichen ebene und auf Straßenniveau liegende Bewertungsgrundstück wird durchzogen von der bahneigenen Ladestraße (ca. 2 600 m<sup>2</sup>), die als öffentliche Straße genutzt wird. Ca. 23 500 m<sup>2</sup> liegen westlich der Ladestraße (Fläche West), ca. 13 400 m<sup>2</sup> liegen östlich der Ladestraße (Fläche Ost).

### **Abbildung 1: Lageplan**





Auf der Fläche West befinden sich ca. 30 Kleingärten. Sie unterliegen nicht dem Bundeskleingartengesetz. Die Pachtverträge sind mit 3-monatiger Frist kündbar. Es können eventuell Entschädigungszahlungen für die Pächter anfallen. Diese bleiben bei der Wertermittlung unberücksichtigt, da wie oben angeführt, ein fiktiv geräumter Zustand unterstellt wird.

Auf der Fläche Ost existieren 7 Mietverhältnisse für gewerbliche Lagerplatznutzung. Die Verträge sind mit 3-monatiger Frist kündbar. Vermietet sind ca. 7 000 m<sup>2</sup> zu ca. 9 300 € p.a.

Abteilung II des Grundbuchs sowie das Baulastenverzeichnis sind ohne Eintragungen. Die Bewertungsfläche ist vollständig entbehrlich, d.h. wie oben bereits erläutert, dass im Rahmen der EP keine Auflagen gemacht wurden.

Hinsichtlich von Bodenverunreinigungen existiert eine orientierende Untersuchung vom 10.2.2004, in der 2 Verdachtsflächen auf der Fläche Ost festgestellt werden. Auf diesen Flächen (ca. 1 500 m<sup>2</sup> groß) ist eventuell mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Bodenaushub ist beschränkt wieder einbaufähig (Belastung = LAGA Z2). Innerhalb dieser Wertermittlung wird Altlastenfreiheit unterstellt.

Rückbaukosten für vorhandene Gleise und eine Weiche belaufen sich nach Angaben der DB AG auf rd. 5 000 €. In-

16

Vgl. Das Kalkulationsverfahren für werdendes Bauland, gug 1998, 223 ff.

17

Vgl. Gerardy/Möckel/Troff: Praxis der Grundstücksbewertung, S. 1.3.7/23.

nerhalb dieser Wertermittlung wird ein geräumter Zustand unterstellt; Kosten für den Rückbau bleiben unberücksichtigt.

Bei der Ladestraße handelt es sich um eine ortsübliche Anliegerstraße; unter ihr verlaufen ein Schmutzwasserkanal und die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsmedien. Nach Auskunft des Bauamtes fallen aktuell keine Erschließungsbeiträge gemäß BauGB bzw. Ausbaurkosten gemäß Kommunalabgabengesetz an.

#### 4.3 Bodenwert

##### 4.3.1 Planungsrecht

Im Flächennutzungsplan ist das Bewertungsgrundstück als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Es existiert kein Bebauungsplan.

Es gibt Überlegungen, eine Neubebauung des Grundstücks vorzunehmen. Angedacht ist die Realisierung von Wohnbauflächen (Einfamilienhausgrundstücke). Diese fügen sich in die städtebauliche Umgebungssituation ein. Die Kommune steht dieser Neubebauung positiv gegenüber. Ferner existiert ein städtebauliches Nutzungskonzept, welches Grundlage dieser Wertermittlung sein soll. Für die Fläche West ist eine Ringerschließung vorgesehen. Die neuen Grundstücke auf der Fläche Ost werden durch die Anlage von 4 Stichstraßen erschlossen. Weitere wesentliche Inhalte dieses Nutzungskonzeptes werden in der Bodenwertermittlung dargestellt und erläutert.

Nach Fortfall der eisenbahnrechtlichen Widmung unterliegt die Bewertungsfläche der kommunalen Planungshoheit. Es besteht ein Planungserfordernis; ein Bebauungsplan ist aufzustellen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen wird die Bewertungsfläche gemäß § 4 Abs. 2 WertV als Bauerwartungsland für Wohnbauflächen eingestuft und bewertet.

##### 4.3.2 Bodenrichtwerte

Für das Bewertungsbeispiel gibt es keine Vergleichspreise und auch keine Bodenrichtwerte für Bauerwartungsland. Es wird für die Bewertung auf die deduktive Bodenwertermittlung zurückgegriffen.

Folgende Bodenrichtwerte für baureifes und erschlossenes Bauland stammen aus der aktuellen Bodenrichtwertkarte. Es handelt sich um ortsübliche Einfamilienhausgebiete.

Lage	Nutzung	Richtwert (€/m <sup>2</sup> )	ebf/ebp <sup>18</sup>	Stichtag
Straße A	WA	130	ebf	1. 1. 2004
Straße B	WA	110	ebf	1. 1. 2004
Straße C	WA	110	ebf	1. 1. 2004

18

##### 4.3.3 Deduktive Bodenwertermittlung

Zunächst wird im Vergleichsverfahren der Bodenwert für erschließungsbeitragsfreies, sofort bebaubares Nettobauland (Ausgangswert) fiktiv nach Abschluss der Entwicklung eruiert:

Bodenrichtwert:			130 €/m <sup>2</sup>
Lage an der Bahn:	- 5 %	- rd.	6 €/m <sup>2</sup>
Merkantiler Minderwert Altlastenverdachtsflächen:	- 2 %	- rd.	3 €/m <sup>2</sup>
<b>Ausgangswert:</b>			<b>121 €/m<sup>2</sup></b>

Es wird der Bodenrichtwert der Zone Straße A gewählt, der hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung mit der geplanten Nutzung hinreichend vergleichbar ist. Es handelt sich um ein 3 – 5 Jahre altes Neubaugebiet, welches südlich an das Bewertungsobjekt anschließt. Der östlich gelegene Bodenrichtwert (Straße B) des Baugebietes aus den 60er Jahren wird nicht gewählt, da die Differenz nach Aussage der Geschäftsstelle des Gutachterausschusses fast ausschließlich auf den höher angesetzten Erschließungskosten des jüngeren Baugebietes beruht.

Es wird ein Abschlag für die Lage an der Bahn vorgenommen. Die absolute Höhe des Abschlags (ca. 182 T€<sup>19</sup>) geht konform mit überschlägigen kalkulatorischen Kosten für eine ca. 300m lange Lärmschutzwand (entspricht ca. 610 €/lfd. Meter).

Auf der Fläche Ost existieren 2 Altlastenverdachtsflächen mit einer latenten Gefährdung. Auch nach einer Beseitigung (Auskoffnung) haftet dem Grundstück bei der beabsichtigten Neunutzung Wohnen ein Makel an. Dieser psychologische Effekt beim Vergleich eines sanierten und eines immer unbelastet gewesenen Grundstücks (merkantiler Minderwert) wird mit 2 % berücksichtigt. Er beinhaltet nicht eventuell anfallende erhöhte Entsorgungskosten für die Beseitigung.

Die Bewertung als Bauerwartungsland wird mittels der deduktiven Bodenwertermittlung vollzogen (siehe Tabelle 1).

<b>Bewertungsobjekt</b>	<b>Fallbeispiel</b>	
<b>Grundstückgröße/Bruttobauland:</b>	<b>39 500 m<sup>2</sup></b>	
<b>Nettobauland:</b>	<b>28 045 m<sup>2</sup></b>	
<b>Ausgangswert</b>	<b>121 €/m<sup>2</sup></b>	
Bodenwert für erschließungsbeitragsfreies sofort bebaubares Nettobauland		
<b>A) Kosten für Infrastrukturmaßnahmen</b>		
abzgl. Kosten für die Herstellung der Erschließungsanlagen nach BauGB bzw. KAG		- 20 €/m <sup>2</sup>
abzgl. Kosten für öffentliche Grünflächen		- 3 €/m <sup>2</sup>
abzgl. Kosten für Neuordnung		- 2 €/m <sup>2</sup>
		<b>= 96 €/m<sup>2</sup></b>
<b>Zwischenwert</b>		
<b>B) Flächenbeiträge</b>		
Abzug des Flächenanteils für die Erschließungsflächen	- 13 %	- 12 €/m <sup>2</sup>
Abzug des Flächenanteils für öffentliche Grünflächen	- 9 %	- 9 €/m <sup>2</sup>
Abzug des Flächenanteils für die Bereitstellung sonstiger nicht vermarktbarer Flächen	- 7 %	- 7 €/m <sup>2</sup>
		<b>= 68 €/m<sup>2</sup></b>
<b>C) Planungs- und Vermarktungsrisiko</b>		
Abzug für die bestehende Unsicherheit der Planungsrealisierung	- 5 %	- 3 €/m <sup>2</sup>
Abzug für Unsicherheit wegen Vermarktbarkeit	- 5 %	- 3 €/m <sup>2</sup>
Zwischenwert		<b>= 62 €/m<sup>2</sup></b>
<b>D) Berücksichtigung der Wartezeit bis zur Baureife</b>		
Anzusetzender Diskontierungszinssatz		5 %
Geschätzte Wartezeit bis zur Baureife in Jahren		2 Jahr(e)
<b>Abzinsungsfaktor</b> für die Dauer (Wartezeit) bis zur Baureife		0,9070
<b>Bodenwert zum Wertermittlungstichtag</b>		<b>= 56 €/m<sup>2</sup></b>

**Tabelle 1: Deduktive Bodenwertermittlung**

Ebf = erschließungsbeitragsfrei; ebp = erschließungsbeitragspflichtig.

19

182 TEUR [bcong] 6,50 EUR/m<sup>2</sup> \* 28 045 m<sup>2</sup> Nettobauland.

Wagner / Freese: Bewertung von Bahnflächen - GuG 2004 Heft 6 - 338 <<

Der eruierte Bodenwert beträgt ca. 58 % des erschließungsbeitragspflichtigen Baulandwertes und liegt demzufolge mitten in einer in der Literatur<sup>20</sup> dargestellten Spanne von 50 – 70 % für innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gelegenes Bauerwartungsland.

## Anmerkungen

### A) Kosten für Infrastrukturmaßnahmen

Vom Bauamt wurden Erschließungskosten aus Neubaugebieten in einer Größenordnung von 20 €/m<sup>2</sup> Nettobauland genannt. Der angesetzte Betrag lässt sich mittels folgender Vergleichsrechnung auf Basis von Erfahrungswerten plausibilisieren: (ca. 2 500 m<sup>2</sup> Neuerschließung \* 150 €/m<sup>2</sup> + ca. 2 600 m<sup>2</sup> Ausbau Ladestraße \* 75 €/m<sup>2</sup>)<sup>21</sup> / 28 045 m<sup>2</sup> Nettobauland = rd. 20 €/m<sup>2</sup>.

Für die Anlage von Grünflächen werden Herstellungskosten von rd. 25 €/m<sup>2</sup> für angemessen erachtet. Als Abzugsgröße ergeben sich: 25 €/m<sup>2</sup> \* 3 500 m<sup>2</sup> Grünfläche / 28 045 m<sup>2</sup> = rd. 3 €/m<sup>2</sup>.

Der Ansatz für Neuordnungskosten bezieht sich auf Vermessungs- und Vertragskosten.

### B) Flächenbeiträge

Aus dem städtebaulichen Nutzungskonzept ergeben sich folgende Flächenbeiträge:

Erschließungsflächen:	5 100 m <sup>2</sup> <sup>22</sup> = 13 % /39 500 m <sup>2</sup> rd.
Grünflächen:	3 500 m <sup>2</sup> / 39 500 = 9 % m <sup>2</sup> rd.
Sonstige nicht vermarktbar Flächen (hier Böschungsflächen, Lärmschutzwand):	2 800 m <sup>2</sup> / 39 500 = 7 % m <sup>2</sup> rd.

### C) Planungs- und Vermarktungsrisiko

Es gibt positive Signale der Kommune, einer Wohnbebauung auf der Bewertungsfläche zuzustimmen. Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan<sup>23</sup> ist in einem öffentlichen Verfahren aufzustellen. Das hiermit verbundene Risiko, dass das Planrecht nicht in der vorgesehenen Art und Weise (wie im städtebaulichen Konzept dargestellt) realisiert werden kann, wird mit einem separaten Abschlag berücksichtigt.

Es sollen 40 neue Wohnbauplätze geschaffen werden. Aus dem Grundstücksmarktbericht 2003 geht hervor, dass im Stadtgebiet pro Jahr ca. 160 Bauplätze für den individuellen Wohnungsbau veräußert werden; hiervon entfallen rd. 50 % auf Verkäufe durch die Kommune. Aktuell befindet sich ein ca. 5 ha großes Areal der Kommune in der Vermarktung; auf diesem entstehen ca. 60 Bauplätze. Aus diesem Grund wird ein Abschlag für ein Vermarktungsrisiko vorgenommen; der Abschlag in Höhe von 5 % entspricht in etwa einer zusätzlich (zur angenommenen Wartezeit) kalkulierten Vermarktungszeit von rd. 1 Jahr.

### D) Wartezeit

Als Wartezeit bis zur Baureife werden 2 Jahre angesetzt; dies entspricht nach Aussage des Stadtplanungsamtes einer ortsüblichen Größenordnung. In dieser Zeit sind die Voraussetzungen zur baulichen Nutzung zu schaffen, insbesondere vorhabenbezogener Bebauungsplan, Erschließung, Bodenordnung.

Der Diskontierungszinssatz orientiert sich am Realzinssatz.

Auf die Kapitalisierung vorhandener Mieterträge wird auf Grund des geringen Volumens verzichtet.

#### 4.3.4 Zusammenfassung der Bodenwertermittlung

Fläche	Bodenwert (€/m <sup>2</sup> )	Bodenwert (€)
39 500 m <sup>2</sup>	56	2 212 000

#### 4.4 Verkehrswert

Für die ca. 39 500 m<sup>2</sup> große Bewertungsfläche wird unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen und Voraussetzungen, in einem fiktiv geräumten und lastenfreien Zustand im Rahmen der deduktiven Bodenwertermittlung ein Verkehrswert in Höhe von

**2,2 Mio. €**

eruiert. Dies entspricht durchschnittlich **56 €/m<sup>2</sup>** .

Folgende wertbeeinflussende Merkmale seien zusammenfassend aufgeführt:

- Bewertung als Bauerwartungsland für Wohnbauflächen (Einfamilienhausbebauung)
- Lagesituation (Nähe zur Bahn, Wahl eines geeigneten Ausgangswertes)
- Grundlage der Bewertung ist das vorliegende städtebauliche Nutzungskonzept (insbesondere Flächenbeiträge: in Summe 29 %)
- Erschließungs-, Grünflächen- und Neuordnungskosten: in Summe 25 €/m<sup>2</sup>
- Planungs- und Vermarktungsrisiko: in Summe 10 %
- Wartezeit: 2 Jahre
- Unberücksichtigt bleiben eventuell anfallende Kosten für:
  - Beseitigung zweier Altlastenverdachtsflächen (ggf. erhöhte Entsorgungskosten)
  - Rückbaukosten für Gleise und eine Weiche
  - Entschädigungszahlungen für Kleingärtner

*Klaus Wagner*

Waldingstraße 6, 22391 Hamburg

MRICS

*Dipl.-SV (DIA), Andreas Freese*

Max-Brauer-Allee 126, 22765 Hamburg

---

20

Vgl. Gerardy/Möckel/Troff: Praxis der Grundstücksbewertung, S. 3.1.2/8.

21

Vgl. hierzu auch Punkt 3.2.1.

22

Die Erschließungsflächen setzen sich wie folgt zusammen: 2 500 m<sup>2</sup> Neuerschließung + 2 600 m<sup>2</sup> Ladestraße.

23

Vgl. § 12 BauGB.