

Zum Verständnis des Verkehrswerts und des Bodenrichtwerts ...

Der **Verkehrswert** gemäß §194 Baugesetzbuch (BauGB):

„Der Verkehrswert (Marktwert) wird durch den Preis bestimmt, der in dem Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung bezieht, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks oder des sonstigen Gegenstands der Wertermittlung ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre.“

Als Wertermittlungsstichtag (Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung des Verkehrswerts bezieht (wertbildende Marktsituation)) wird in der Verkehrswertermittlung (in Gutachten) regelmäßig ein Tagesdatum gewählt. Die wertbildende Marktsituation, oder gem. §3 ImmoWertV die allgemeinen Wertverhältnisse auf dem Grundstücksmarkt, werden durch die Gesamtheit der am Wertermittlungsstichtag für die Preisbildung von Grundstücken im gewöhnlichen Geschäftsverkehr (marktüblich) maßgebenden Umstände bestimmt. Dazu zählen die allgemeine Wirtschaftslage, die Verhältnisse am Kapitalmarkt sowie die wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen des Gebiets in dem das Bewertungsobjekt liegt.

Der Qualitätsstichtag (Zeitpunkt für den wertbildenden Grundstückszustand) entspricht dem Wertermittlungsstichtag, es sei denn, dass aus rechtlichen oder sonstigen Gründen der wertbildende Zustand des Grundstücks zu einem anderen Zeitpunkt maßgebend ist (vgl. §4 Abs. 1 ImmoWertV). Der wertbildende Grundstückszustand, oder gem. §4 ImmoWertV der Zustand eines Grundstücks, wird bestimmt durch die Gesamtheit der verkehrswertbeeinflussenden rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks (Grundstücksmerkmale). Zu den Grundstücksmerkmalen gehören insbesondere der Entwicklungszustand¹⁾, die Art und das Maß der baulichen oder sonstigen Nutzung, die wertbeeinflussenden Rechte und Belastungen, der abgabenrechtliche Zustand, die Lagemerkmale und die weiteren Merkmale nach §6 Absatz 5 und 6 ImmoWertV.

Nach allgemeinem Verständnis hat die Ermittlung des Verkehrswerts zum Ziel, den (Kauf)Preis zu schätzen, der auf dem örtlichen Grundstücksmarkt bei freihändigem Angebot und zwangloser Nachfrage in einer den Marktgepflogenheiten angemessenen Verhandlungsdauer (Vermarktungsdauer) für ein Grundstück am wahrscheinlichsten zu erzielen ist. Bei der Ermittlung des Verkehrswerts ist demnach dem durchschnittlichen Verhalten von Anbietern und Nachfragern (Jedermanns (Preis)Verhalten) beim Aushandeln von Grundstückspreisen Rechnung zu tragen. Das Preisverhalten wird bestimmt von den Zustandsmerkmalen des Grundstücks und der wertbildenden Marktsituation des maßgeblichen Grundstücksmarkts. Insbesondere wird das Preisverhalten auch von absehbaren künftigen Verhältnissen (auch Nutzungspotentialen des Bewertungsobjekts) beeinflusst.²⁾ Die Bezeichnung „Jedermanns

¹⁾ Vgl. §5 Absätze 1 bis 4 ImmoWertV.

²⁾ Vgl hierzu auch §2 ImmoWertV: „Künftige Entwicklungen wie beispielsweise absehbare anderweitige Nutzungen (...) sind zu berücksichtigen, wenn sie mit hinreichender Sicherheit auf Grund konkreter Tatsachen zu erwarten sind. In diesen Fällen ist auch die voraussichtliche Dauer bis zum Eintritt der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Realisierbarkeit einer baulichen oder sonstigen Nutzung eines Grundstücks (Wartezeit) zu berücksichtigen.“

(Preis)Verhalten“ ist symbolisch zu verstehen. Sie gilt auch für die Bewertung eines Grundstücks mit einmaligen wertbedeutsamen Eigenschaften, die nur für wenige oder gar einen Einzelnen von Interesse sind.

Dass im Rahmen der Verkehrswertermittlung das „durchschnittliche Verhalten“ von Anbietern und Nachfragern sowie das Jedermanns (Preis)Verhalten zu Grunde zu legen ist, entspricht auch dem Verständnis der Rechtsprechung:

„Maßstab ist nicht der höchstmögliche Preis, sondern der bei einem Verkauf im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach marktangemessenen Aushandeln eines offen – nicht notwendig durch offene Ausschreibung – angebotenen Objekts durchschnittlich erzielte Preis. ...“ (KG Berlin, 26.08.2010 – 22 U 179/09 – 2. u. 3. Leitsatz; Nachfolgend BGH, 28.04.2011 – V ZR 192/10).

„... Allerdings ist anerkannt, dass bei einer Wertermittlung Kaufpreise, die wesentlich durch „ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse“ bestimmt sind, auszuschneiden haben, da es auf den Wert für „jedermann“ ankommt“ (BGH, Urteil vom 24.03.1977 – III ZR 32/75).

Dementsprechend sind in Verkehrswertgutachten die Verkehrswerte zum Wertermittlungsstichtag nach dem Jedermanns (Preis)Verhalten als am wahrscheinlichsten zu erzielenden Kaufpreise unter Zugrundelegung des Zustands des Wertermittlungsobjekts (Qualitätsstichtag) zu ermitteln. D.h., welcher Kaufpreis wird für das Wertermittlungsobjekt auf dem jeweils örtlichen Grundstücksmarkt unter Zugrundelegung seines Nutzungspotentials und üblicher Angebots- und Nachfrageverhältnisse am wahrscheinlichsten erzielt werden.

Das Ziel einer Verkehrswertermittlung ist es demnach nicht, den mit (Sonder)Interessenten bestverhandelbaren, höchsten Kaufpreis für ein Wertermittlungsobjekt zu bestimmen, sondern den auf dem örtlichen Grundstücksmarkt unter wirtschaftlich handelnden Marktteilnehmern am wahrscheinlichsten erzielbaren Kaufpreis. Dabei sind alle wertbildenden Eigenschaften des Wertermittlungsobjekts zu berücksichtigen. **Durch eine Verkehrswertermittlung kann ein wahrscheinlicher Kaufpreis (Verkehrswert) für die Marktteilnehmer nicht festgelegt oder vorgegeben werden. Die wahrscheinlichsten Denkweisen und Preisbildungsmechanismen der Marktteilnehmer die schließlich zum wahrscheinlichsten Kaufpreis (dem Verkehrswert) führen müssen in der Verkehrswertermittlung bestmöglich nachvollzogen und erklärt werden.**

Das Synonym „wahrscheinlichster Kaufpreis“ für den Begriff Verkehrswert zeigt, dass ein in einem tatsächlichen Kauffall erzielter Kaufpreis von einem vorher ermittelten Verkehrswert sowohl positiv als auch negativ abweichen kann. Der Verkehrswert ist demnach nicht mit „100prozentiger Sicherheit oder Genauigkeit“ ermittelbar. Die Wahrscheinlichkeit, dass der übliche Kaufpreis im nächsten üblichen Kauffall dem vom Sachverständigen ermittelten Verkehrswert entspricht, ist jedoch am höchsten. Die Wahrscheinlichkeit für höhere oder niedrigere noch übliche Kaufpreise im Vergleich zum Verkehrswert nimmt stetig ab je größer die Abweichung ist. Die dadurch gegebene Bandbreite für übliche Kaufpreise mit noch hoher Wahrscheinlichkeit um den Verkehrswert hängt ab von der Anzahl und Güte der für die Verkehrswertermittlung aus dem (örtlichen) Grundstücksmarkt ableitbaren Wertermittlungsinformationen. Dazu zählen insbesondere die unter üblichen Marktgegebenheiten (ohne

Sonderinteressen von Käufer und Verkäufer) entstandenen Kaufpreise vergleichbarer Wertermittlungsobjekte sowie die objektartbezogenen und örtlichen Marktkennntnisse des Wertermittlers. Diese Sichtweise entspricht auch der obergerichtlichen Rechtsprechung (z.B. OLG Rostock, Urteil vom 27.06.2008 - 5 U 50/08 oder BFH-Beschluss vom 22.5.2002 (II R 61/99)). Auch Abweichungen von z.B. +/- 10 % von möglichen tatsächlichen Kaufpreisen im Vergleich zu (vorher ermittelten) Verkehrswert sind demnach nicht außergewöhnlich bzw. lassen den Verkehrswert als unrichtig gelten.

Dieses Verständnis des Verkehrswerts als wahrscheinlichster Kaufpreis (wahrscheinlichster Wert) gilt im übertragenden Sinn auch für die von den Gutachterausschüssen abzuleitenden und zu veröffentlichenden **Bodenrichtwerte**.

Der Bodenrichtwert ist ein durchschnittlicher Lagewert für (fiktiv) unbebaute Grundstücke in einem abgegrenzten Bereich (Bodenrichtwertzone). In einer Bodenrichtwertzone sollten die Grundstücke möglichst einheitliche wertbildende Zustandseigenschaften besitzen. Die Gutachterausschüsse sind angehalten, soweit möglich, Bodenrichtwerte aus tatsächlichen Kaufpreisen innerhalb der Richtwertzone abzuleiten. Diese Kaufpreise sind nur dann als Basis für den Bodenrichtwert heranzuziehen, wenn sie als unter wirtschaftlich denkenden Marktteilnehmern üblich entstandene Kaufpreise („Verkehrswerte“) anzunehmen sind. Andere Ermittlungsmethoden zur Ableitung von zonalen Bodenrichtwerten sind zwar zulässig, da sie aber in der Regel keinen richtwertzonalen, örtlichen Markt- und Kaufpreisbezug besitzen, reduziert sich ihre Aussagekraft als Basis für den wahrscheinlichsten Kaufpreis und damit für den Bodenrichtwert.

Ein Bodenrichtwert bezieht sich als durchschnittlicher Lagewert auf den Durchschnitt aller wertbildenden Zustandsmerkmale (Lage, Fläche, bauliche Ausnutzbarkeit, Nutzungspotential etc.) der Grundstücke in einer Bodenrichtwertzone. Diese sind von den Gutachterausschüssen bei der Veröffentlichung der Bodenrichtwerte (soweit möglich) mit anzugeben. Fehlen diese Angaben, ist im Rahmen einer Wertermittlung seitens des Wertermittlers eine Einschätzung bezüglich dieser durchschnittlichen Zustandsmerkmale erforderlich um ggf. den Werteeinfluss diesbezüglicher Abweichungen zum Bewertungsobjekt sachgemäß zu berücksichtigen.

Da in den seltensten Fällen alle Grundstücke innerhalb einer Bodenrichtwertzone identische wertbildende Zustandseigenschaften besitzen und auch die Anzahl üblicher Kauffälle oftmals (sehr) gering ist, muss den in diesen Bereichen veröffentlichten Bodenrichtwerten eine geringere Aussagekraft (Wahrscheinlichkeit) beigemessen werden. Anders ausgedrückt: In diesen Bereichen ist eine größere Abweichung (nach oben oder unten) eines tatsächlichen, üblichen Kaufpreises (Verkehrswert) gegenüber dem Bodenrichtwert möglich. Je mehr übliche Kauffälle in diesen Bereichen entstehen und diese in die Bodenrichtwertableitung einfließen, desto aussagekräftiger (genauer) wird der Bodenrichtwert.