

Dipl.-Ing. Hermann Altmeyen
Lehrbeauftragter an der Technischen Universität Braunschweig
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
Frankfurter Straße 2 [ARTmax]
38122 Braunschweig

Der Grundstücksmarkt für Straßentankstellen

**Besonderheiten bei der Wertermittlung
(im Rahmen einer Paketbewertung)**



Studienarbeit
SS 2003

Cand. Wirtsch.-Ing. Holger Rathjen
Matr.-Nr. 2546140
10.09.2003

Vorwort

Im Rahmen eines Praktikums bei der DB Services Immobilien GmbH in Frankfurt entstand im Sommer 2003 diese Studienarbeit. In dem Bereich der Objektbewertung habe ich in 5 Monaten erste Einblicke in die Thematik der Tankstellenbewertung erhalten und durfte diese Studienarbeit, parallel zur Bewertung eines Tankstellenportfolios, aus dem Praktikum ableiten.

Mein Dank geht daher in erster Linie an die Mitarbeiter der Objektbewertung bei der DB Services Immobilien GmbH in der Zentrale in Frankfurt, die diese Arbeit ermöglicht und mich fortlaufend bei Fragen und Nöten unterstützt haben. Allen voran möchte ich mich bei Herrn A. Werner und Herrn Chr. Schmitz für die Unterstützung bedanken. In diesem Zusammenhang möchte ich mich ebenso bei Herrn N. Link von der ‚aurelis Real Estate GmbH & Co. KG‘ und Herrn H. Altmeppen vom Ingenieurbüro Altmeppen in Braunschweig für ihr Entgegenkommen in vielen Fragen bedanken.

Inhaltsverzeichnis

Darstellungsverzeichnis.....	IV
Abkürzungsverzeichnis (<i>math. Symbole</i>).....	V
1 Einleitung.....	1
2 Tankstellenmarkt - Grundlagen	3
2.1 Die Struktur des Tankstellenmarktes	4
2.2 Entwicklung des Tankstellenmarktes	8
2.3 Miet- und Pachtdauer	11
3 Tankstellen - Erlösstrukturen der Betriebe	14
3.1 Kraftstoffumsatz.....	15
3.2 Shopumsatz	17
3.3 Umsatz aus der Wagenwäsche	19
3.4 Serviceumsatz	22
3.5 Mietzins	23
4 Tankstellengrundstücke - wertermittlungsrelevante Eigenschaften und deren Bedeutung.....	25
4.1 Besitzstrukturen.....	26
4.2 Planungsrechtlicher Rahmen für den Bau von Tankstellen	29
4.3 Standortfaktoren	32
4.3.1 Der Mikrobereich.....	33
4.3.2 Lage, Infrastruktur	33
4.3.3 Einzugsbereich, Konkurrenzsituation	35
4.3.4 Größe, Flächenangebot	35
4.3.5 Stadtfunktionale Faktoren.....	36
4.4 Abfälle und Altlasten.....	37

5	Entwicklung eines Modells zur überschlägigen Wertermittlung.....	41
5.1	Abschnitt 1: Grundlegende objektbezogene Daten.....	44
5.2	Abschnitt 2: Weiterführende objektbezogene Informationen	44
5.3	Abschnitt 3: Wertschätzung	46
5.4	Abschnitt 4: Ergebnis und Kontrollgrößen.....	50
6	Fazit.....	58
	Quellenverzeichnis	VI
	Stichwortverzeichnis	XII
	Anhang	XIII

Darstellungsverzeichnis

Abb. 1: Straßentankstellen und ihre Zugehörigkeit am 01.01.2002.....	4
Abb. 2: Lohnende Distanzen durch Kraftstoffpreisdifferenzen zwischen Deutschland und einigen Nachbarländern.	7
Abb. 3: Mineralölabsatz in Deutschland in Millionen Tonnen (Veränderung zum Vorjahr).....	8
Abb. 4: Jahresvergleich der Erlös- und Kostenstruktur westdeutscher Tankstellen, durchschnittlich Werte je Station.....	9
Abb. 5: Entwicklung der Straßentankstellen und des PKW-Bestandes in Deutschland.....	10
Abb. 6: Übersicht über verschiedene Quellen in Bezug auf die Gesamtnutzungsdauer von Tankstellen.	12
Abb. 7: Vergleich neue/ alte Bundesländer 2002/ 2001.....	14
Abb. 8: Bruttoverdienstanteile der Ertragsbringer einer Tankstelle.	15
Abb. 9: Umsatzentwicklung im Shop 2001/ 2002	17
Abb. 10: Übersicht über das Sortiment des Shopgeschäfts 2002.....	18
Abb. 11: Umsatz aus der Wagenwäsche an westdeutschen Tankstellen 2002.	20
Abb. 12: Festpachten (Grundmieten) in Abhängigkeit von der Kraftstoffabsatzmenge.....	23
Abb. 13: Zusammenfassung von positiven Eigenschaften für den Standort von Tankstellen.	37
Abb. 14: Handlungskategorien (HK) der DB AG im Umgang mit Abfällen und Altlasten.	39
Abb. 15: Einbauklassen bzgl. Abfälle und Altlasten gem. LAGA.....	39
Abb. 16: Beispiel ‚Barwertermittlung over-/ underrented‘ mit 2 Staffeln.	47
Abb. 17: Zeitachse zur Veranschaulichung der Barwertermittlung	49
Abb. 18: Beispiel Ergebniszusammenstellung.....	50
Abb. 19: Formblatt - überschlägige Kurzwertschätzung, Seite 1	56
Abb. 20: Formblatt - überschlägige Kurzwertschätzung, Seite 2.....	57

Abkürzungsverzeichnis (math. Symbole)

A	Fläche der Bewertungseinheit	i.S.	im Sinne
Abs.	Absatz	i.w.S.	im weiteren Sinne
a_i	Rentenbarwertfaktor der Periode i	II. BV	II. Berechnungsverordnung
B	relativer Rentenbarwert pro m^2	K_D	Kraftstoffkosten in Deutschland
B_A	absoluter Rentenbarwert	k_D	Kraftstoffpreis in Deutschland
BauGB	Baugesetzbuch	K_i	Kraftstoffkosten in Land i
BauNVO	Baunutzungsverordnung	k_i	Kraftstoffpreis in Land i
BBodSch	Bundesbodenschutzgesetz	KrW-/	Kreislaufwirtschafts- und
G		AbfG	Abfallgesetz
bft	Bundesverband freier Tankstellen e.V.	l	Dauer einer Periode
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch	LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft
BImSchG	Bundesimmissions- schutzgesetz		Abfall
BMZ	Baumassenzahl	LBO	Landesbauordnungen
$B_{n,i}$	Rentenbarwert der Periode i zu Beginn der Periode i nach n Jahren	M_N	nachhaltig erzielbare Miete
BP	Deutsche British Petrol AG	n	Zeitraum zwischen WE-Stichtag und Beginn einer Periode
BTG	Bundesverband Tankstellen und gewerbliche Autowäsche Deutschland e.V.	o.O.	ohne Ortsangabe
BW	Bodenwert	o.V.	ohne Verlagsangabe
BWK	Bewirtschaftungskosten	p	Zinssatz
ct.	Euro-Cent	ρ_K	Kapitalisierungszinssatz
d	Strecke bis zur Grenze	q	$q = 1 + p$
DB AG	Deutsche Bahn AG	RAT	Richtlinie für die Anlage von Straßentankstellen
DEGI	Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds mbH	rd.	rund
DM	Deutsche Mark (Zahlungsmittel bis 31.12.2001) 1 € = 1,95583 DM	ReE	Reinertrag
DTV	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen	ReF	Reinertragsfaktor
ebfr.	erschließungsbeitragsfrei	RoE	Rohrertrag
ebpf.	erschließungsbeitragspflichtig	RoF	Rohrertragsfaktor
EID	Erdölinformationsdienst Hamburg	SVG	Straßenverkehrs- Genossenschaften
f.	folgende	TFE	TotalFinaElf Deutschland GmbH
ff.	fortfolgende	u	Kraftstoffverbrauch
gem.	gemäß	V	Vervielfältiger
GFZ	Geschossflächenzahl	Vgl.	vergleiche
GRZ	Grundflächenzahl	V_T	Volumen des Tanks
HKx	Handlungskategorie x im Umgang mit Abfällen und Altlasten	VW	Verkehrswert
i	Periodenbezeichnung	V	Vervielfältiger
i.d.R.	in der Regel	WertR	Wertermittlungsrichtlinie
i.e.S.	im engeren Sinne	WertV	Wertermittlungsverordnung
		WHG	Wasserhaushaltsgesetz
		z.Zt.	Zur Zeit
		Zx	Zuordnungswert Kategorie x im Umgang mit Abfällen und Altlasten
		?	Differenz, hier zwischen nachhaltiger und tatsächlicher Miete

1 Einleitung

Für eine Vielzahl von Anlässen ist die Erfassung des Wertes von Immobilien notwendig. Im Rahmen der Bilanzierung von Unternehmen, genau wie bei Verwertungsentscheidungen oder sonstigen immobilienbezogenen Transaktionen, ist die Kenntnis über den Wert der Immobilien von grundlegender Bedeutung.

Die vorliegende Arbeit führt den Leser zu einem Bewertungsmodell, mit dem der Wert unbebauter, tankstellengenutzter Grundstücke eingeschätzt werden kann. Es handelt sich um ein Bewertungsmodell zur überschlägigen **Kurzwertschätzung**. Es dient in der vorgestellten Form der Bewertung von vermieteten Straßentankstellen mit mieter eigener Bebauung. Das Modell kann im Rahmen von Paketbewertungen oder Massenwertermittlungen angewendet werden.

Bei Straßentankstellen handelt es sich um so genannte Sonderimmobilien. Das sind Immobilien, die in ihren Verwertungsmöglichkeiten stark durch ihre Nutzung als Tankstelle eingeschränkt sind. Beispiele für Sonderimmobilien sind neben Tankstellen auch Hotels, Sporthallen und Kinos.

Um ein Verständnis für die Schwierigkeiten bei der Bewertung von Tankstellen zu vermitteln, gliedert sich diese Arbeit in 3 Hauptabschnitte.

Der Wert eines tankstellengenutzten Grundstückes ergibt sich nicht nur über den reinen Bodenwert, sondern auch über den wirtschaftlichen Erfolg der Nutzung. Dadurch kann sich ein vom allgemeinen Grundstücksmarkt abweichender Bodenwert ergeben. Im ersten Abschnitt, in Kapitel 2 und 3, werden daher grundlegende Kenntnisse über das Marktgeschehen erläutert, welches das Unternehmen Tankstelle umgibt und beeinflusst. Es wird die Ertragsstruktur der Betriebe aufgezeigt sowie die Entwicklung des Marktes. In diesem Zusammenhang wird der Aufbau von **Mieten** und Pachten für die so genutzten Grundstücke sowie die Bedeutung der **Laufzeiten** der Miet- und Pachtverträge erörtert.

Kapitel 4 bildet den zweiten Abschnitt. Dort werden einige wesentliche **wertermittlungsrelevante Faktoren** und deren Bedeutung im Rahmen der Bewertung von tankstellengenutzten Grundstücken erläutert. Vor dem Hintergrund des später vorgestellten Modells zur Kurzwertschätzung wird ein Maßstab und wertermittlungstheoretischer Rahmen gegeben. Dadurch wird die Beurteilung von objektspezifischen Informationen in einem konkreten Bewertungsfall vereinfacht. Im Zuge dieses Abschnittes werden **Besitzstrukturen** erläutert, der **planungstechnische Rahmen** für den Bau und Betrieb von Straßentankstellen erörtert und **Standortfaktoren** genannt. Großen Einfluss auf den Immobilienwert hat auch ein etwaiger **Altlastenverdacht**. Auch dieses Thema wird in diesem Abschnitt ausgeleuchtet.

Den dritten Schwerpunkt bildet das in Kapitel 5 vorgestellte **Modell zur überschlägigen Kurzwertschätzung** von vermieteten Tankstellen mit mieter eigener Bebauung, das im Rahmen einer Paketbewertung Anwendung finden kann. Dazu wird das Wesen der **Paketbewertung** und die damit verbundenen **Vor- und Nachteile** erörtert. Außerdem wird gezeigt, wo sich die im zweiten Abschnitt genannten wertermittlungsrelevanten Faktoren in dem vorgestellten Bewertungsmodell wieder finden. Abschließend wird diskutiert, in wie weit das gewählte Modell **den Ansprüchen der Verkehrswertfindung** genügt.

Das Ziel der Arbeit ist die Vorstellung eines Verfahrens zur Wertfindung, wie es auf Grund vereinfachter Annahmen innerhalb des Modells nur im Rahmen der Paketbewertung von Immobilien eines relativ homogenen Teilmarktes angewendet werden kann.

Der Teilmarkt für die Grundstücke von Straßentankstellen ist dabei ausdrücklich von dem Teilmarkt für Grundstücke von Autobahntankstellen abzugrenzen, denn die Standorte von Tankstellen an Autobahnen und die Aufteilung der Stationen dort ist von der Seite des Staates streng reglementiert und wird hier nicht weiter vertieft.

2 Tankstellenmarkt - Grundlagen

Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Tankstellen obliegt nicht dem Immobiliengutachter. Trotzdem beeinflusst die Ertragssituation der Betriebe über die realisierbaren Miet- und Pachteinnahmen mittelbar den Wert des Grundstückes. Somit sind grundlegende Kenntnisse über den Markt auf dem Tankstellen agieren von grundlegender Bedeutung für die Bewertung der Immobilie ‚Tankstelle‘.

Tankstellen sind Einrichtungen zur Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Kraftstoffen und Schmierstoffen. Sie können mit anderen wirtschaftlichen Einheiten verbunden werden und versorgen dann den Fahrer zusätzlich mit Autozubehör, Dienstleistungen wie Wartungs- und Pflegediensten, sowie mit Waren für den Reisebedarf.¹ Sie lassen sich nach freien Tankstellen und kleinen Ketten, den so genannten **B-Gesellschaften**, und Farbengesellschaften, den **A-Gesellschaften** unterscheiden. Unter A-Gesellschaften werden i.a. die bekannten Markengesellschaften BP, Aral, Shell, DEA und Esso verstanden, wobei durch Zusammenschlüsse innerhalb dieser Gruppe die Markennamen BP und DEA vom Markt genommen wurden.

Eine weitere Differenzierungsmöglichkeit besteht zwischen **Agenturtankstellen** und **freien Tankstellen**. Bei den Agenturbetrieben stehen Marken im Hintergrund. Die Betreiber sind konzernabhängig. Traditionell dominieren diese Tankstellen in Deutschland den Markt. Die Agenturen greifen dabei in vielerlei Hinsicht in die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit der Betreiber ein.

Die Mineralölindustrie diskutiert bereits weitere neue Geschäftsmodelle. Möglich wäre die Ausweitung des Agentursystems auch auf das Folgemarktgeschäft, insbesondere auf Autowaschanlagen, oder ein **Franchise-System** für den Shop- und Autowaschbereich.²

¹ Vgl. RAT (1985), S. 6

² Vgl. BTG (2003), S. 17

2.1 Die Struktur des Tankstellenmarktes

In der Branche herrscht eine oligopole Struktur vor. Zur Zeit werden rund 80% des Marktes von wenigen Anbietern bedient.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der Straßentankstellen und zu welchen Ketten oder Agenturen sie gehören. Unter den ‚Sonstigen‘ befinden sich rund 800 Supermarkttankstellen und lokal tätige Firmen, wie z.B. auch Raiffeisen-Tankstellen.

Marke	2002	2001	Marke	2002	2001
Aral	2322	2336	Eggert Mineralöl	174	165
DEA	1631	1630	BayWa	102	104
Shell	1451	1476	Q8/ Markant	87*	74
Esso	1330	1348	OMV	78	80
TotalFinaElf	1015	1019	Calpam	74	73
BP	909	930	Eller Montan	39	44
Conoco (Jet)	709	693	Score	35	34
Avia	618	664	SVG	14	14
Agip	371	379	Bundesverband	1665	1696
Tamoil/ HEM	194	219	Sonstige	2730	2830
Westfalen	174	173	Gesamt	15722	15981
* inkl. 50 unbemannter Stationen			Quelle: EID (Erdölinformationsdienst)		

Abb. 1: Straßentankstellen und ihre Zugehörigkeit am 01.01.2002³

Im Jahr 2002 kam es wie bereits angedeutet zu zwei für die Branche bedeutenden **Zusammenschlüssen** innerhalb der Farbengesellschaften. BP hat Veba Oel und Aral mit der Tochter EM übernommen und Shell fusionierte mit DEA. Alle beteiligten Unternehmen erhoffen sich über Synergien, z.B. in den Bereichen Verwaltung, Einkauf etc. Einspareffekte. Die neue Shell & DEA GmbH beziffert die **Synergieeffekte** mit rund 150 Mio. Euro.⁴

Aus kartellrechtlichen Gründen mussten sich BP und Aral von rund 800 Tankstellen und Shell und DEA von rund 950 Tankstellen trennen. Außerdem sollen die Unternehmen dauerhaft den Zugang für freie Tankstellen zu Raffinerieprodukten erleichtern.⁵

³ Vgl. BTG (2002), S.12

⁴ Vgl. Hamburger Abendblatt (2003)

⁵ Vgl. BTG (2002), S. 15

Diese großen Fusionen verändern den Markt nachhaltig und ermöglichen den Einstieg international operierender Konzerne in Deutschland.

BP bot die rund 800 abzugebenden Tankstellen gebündelt in zwei Paketen an, dem Nord- und dem Süd-Paket. 494 Tankstellen sind so im Dezember 2001 mit dem **Nord-Paket** an den polnischen Tankstellen- und Raffineriebetreiber **PKN Orlen** verkauft worden, der damit in Norddeutschland sehr gut vertreten ist. Das **Süd-Paket** mit weiteren 313 Tankstellen erwarb die **OMV**, eines der größten börsennotierten Industrieunternehmen Österreichs, im Mai 2003 für rund 377 Mio. Euro. Darin waren auch 45 Prozent der Anteile an der Bayernoil Raffinerie enthalten. OMV sichert sich dadurch eine starke, unabhängige Marktpräsenz in Süddeutschland. Die BP erfüllt damit die Auflagen des Kartellamts für die Fusion.⁶ Zukünftig tritt die BP hierzulande nur noch mit der Marke Aral auf.

Shell schloss im April 2003 mit die Taktik, kleinere Pakete am Markt zu platzieren, die Abgabe der 950 Tankstellen ab und erfüllt damit die Auflagen des Kartellamtes. Ein Grossteil der Stationen wurde an **regionale Ketten** wie Westfalen, Avia und Mitglieder des Bundesverbandes freier Tankstellen e.V. (bft) verkauft. 133 Tankstellen wurden mit **TotalFinaElf** (TFE) gegen Stationen in Ungarn, Tschechien und Frankreich getauscht.⁷

Aral (mit BP und EM) unterhält damit 23%, Shell (mit DEA) 20%, Esso 11% und TFE, die zukünftig nur noch unter der Marke ‚Total‘ in Deutschland auftreten wird, 10% der Straßentankstellen in Deutschland.⁸

Durch die zeitnahen Verkäufe kompletter Pakete konnten neue Konkurrenten auf den Markt gelangen und schnell eine massive Präsenz aufbauen. Viele Analysten sehen jetzt Esso, das nach Umsatz und Marktkapitalisierung zur Zeit weltweit größte Unternehmen⁹ in Zugzwang, um Marktanteile auszubauen und nicht weiter an Bedeutung auf dem

⁶ Vgl. MDR (2003)

⁷ Vgl. Die Welt (2003)

⁸ Vgl. Treffpunkt Tankstelle (2003)

⁹ Erläuterung: Exxon Mobil, Jahresumsatz 2000: 232,7 Mrd. \$, Gewinn: 17,7 Mrd. \$

deutschen Markt zu verlieren. Es wird daher ein möglicher Preiskampf befürchtet, der sich wettbewerbsverschärfend auswirken könnte. 1996 schlossen viele Mittelständler in Großbritannien innerhalb weniger Monate während eines solchen Preiskampfes.¹⁰

Ein weiterer wettbewerbsverschärfender Umstand sind die innerhalb der Europäischen Union ungleichen Abgaben auf Kraftstoffe.

Ökosteuer, Schwefelsteuer und Mehrwertsteuer belasten den Kraftstoffpreis. Die Abgaben auf die Treibstoffe betragen z.Zt. rund 75%. Das ist im Vergleich zu den meisten Nachbarländern der höchste Satz, was sich in dem so genannten **Tanktourismus** entlang der Grenzen negativ auf die inländischen Stationen auswirkt. In fast allen Nachbarländern sind Kraftstoffe erheblich günstiger, so dass viele Fahrer zum Tanken über die Grenzen fahren. In Grenzgebieten bestehen daher Überkapazitäten.

Betroffen sind regional unterschiedlich breite Streifen entlang der Grenzen. In diesen Bereichen verschlechtert sich die Wettbewerbssituation, es kommt zu Tankstellenschließungen. Die Tagespresse nennt diesen Vorgang Tankstellensterben. Die Betreiber, vor allem diejenigen, die nicht von Agenturen gestützt werden, können Investitionskosten in die Einhaltung von Standards wie z.B. die Saugrüsselverordnung oder die geforderte Bodenversiegelung nicht mehr amortisieren.¹¹ Für die Wertermittlung bedeutet dies, dass auf Grund der geringer werdenden Attraktivität und des bereits vorhandenen großen Angebots der Grundstückswert in Form einer **schlechten Vermarktungserwartung** zusätzlich belastet wird.

Folgende kurze Rechnung zeigt, über welche Distanzen Fahrten ins Nachbarland lohnend sind, Standorte von Tankstellen also unter erhöhtem Druck stehen. Die Bereitschaft die berechneten Wege zurückzulegen sinkt dabei mit zunehmender Distanz.

¹⁰ Vgl. Financial Times Deutschland (2003)

¹¹ Vgl. BFT (2003)

Annahmen:

- Durchschnittlicher Verbrauch [u]: 8 l / 100 km = 0,08 l / km
- Tankvolumen [V_T]: 50 l
- Aufwendungen für Verschleiß und Abschreibungen [K_V]: 0,25 €/ km

Opportunitätskosten, welche den Werteverzehr ausdrücken, der durch die Unterlassung alternativer Aktivitäten entsteht, werden vernachlässigt.

In der Praxis werden die Distanzen individuell unterschiedlich eingeschätzt, da nur die wenigsten Fahrer Verschleißkosten und Wertminderung in der hier in Ansatz gebrachten Höhe von 25 ct. je gefahrenem Kilometer berücksichtigt. Die Auslandsfahrten werden oftmals mit anderen Zwecken verbunden, z.B. mit dem Einkauf anderer vergleichsweise günstiger Güter wie Tabakwaren usw.. Die Rechnung ist also nur als grobe Einschätzung der Größe der betroffenen Gebiete anzusehen.

Die Kraftstoffpreise entsprechen dem Stand im März 2003¹².

$$K_D = V_T \cdot k_D = 50 \cdot 1,14 = 57,0 \text{ €}$$

$$K_i = V_T \cdot k_i$$

$$K_D - K_i - (2 \cdot d \cdot u \cdot k_i + 2 \cdot d \cdot K_V) = 0$$

$$d = \frac{K_D - K_i}{2 \cdot (u \cdot k_i + K_V)} = \frac{57 - K_i}{2 \cdot (0,08 \cdot k_i + 0,25)}$$

- K_D - Tankkosten in Deutschland
- k_D - Kraftstoffpreis in Deutschland
- K_i - Tankkosten in Land i
- k_i - Kraftstoffpreis in Land i
- K_V - Kosten für Verschleiß und Abschreibungen je km
- V_T - Volumen des Tanks (50 L)
- d - Strecke bis zur Grenze
- u - Verbrauch (0,08 l/km)

Land	Superbenzin			Diesel		
	Preis	Distanz	ohne Kv	Preis	Distanz	ohne Kv
Deutschland	1,14 €	-		0,95 €	-	
Luxemburg	0,80 €	27 km	133 km	0,69 €	21 km	118 km
Schweiz	0,90 €	19 km	83 km	0,93 €	2 km	7 km
Österreich	0,93 €	16 km	71 km	0,78 €	13 km	68 km
Tschechien	0,88 €	20 km	92 km	0,78 €	13 km	68 km
Polen	0,77 €	30 km	150 km	0,63 €	26 km	159 km

Abb. 2: Lohnende Distanzen durch Kraftstoffpreisdifferenzen zwischen Deutschland und einigen Nachbarländern.

Viele Menschen vernachlässige Aufwendungen für Verschleiß und Abschreibungen. Dann ergeben sich wesentlich größere Distanzen. Die

¹² Vgl. BFT (2003)

Berechnung, in der Abb. 2 kursiv in der letzten Spalte durchgeführt, sollte aber ausdrücklich als ‚Milchmädchenrechnung‘ verstanden werden.

Deutlich wird aber, dass regional unterschiedlich breite Streifen entlang der Grenzen durch den Tanktourismus betroffen sind. Da die meisten Tankstellenkunden in erster Linie zum Tanken zu den Stationen kommen,¹³ verlieren auch der Shop, die Wagenwäsche und der Service an Ertragskraft.¹⁴ Besser stehen in den Grenzgebieten die Tankstellen da, deren Standort in der Nähe einer großen Wohnbevölkerung liegt. Dort wird der Anteil der Kunden, die extra zum Einkaufen zur Tankstelle kommen größer. Die Abhängigkeit von den tankenden Kunden verringert sich also.

2.2 Entwicklung des Tankstellenmarktes

Der Markt ist den permanenten Veränderungen der marktwirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen ausgesetzt und daher ständig im Wandel.

Seit Jahren sind die **Absatzmengen** von Otto- und Dieselmotoren in der Bundesrepublik **rückläufig**. Mittlerweile hat sich dieser Trend abgeschwächt. Vor allem der Verbrauch an Dieselmotoren bewegt sich nur gering.¹⁵ Rund 85% der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge haben Ottomotoren, nur 15% benötigen Dieselmotoren. Trotzdem übertrifft die Absatzmenge von Diesel die von Ottomotoren. Die Ursachen hierfür sind im Güterverkehr zu finden. Die Fahrleistungen bei höherem Verbrauch je Fahrzeug nehmen in diesem Bereich ständig zu.

	1999	2000	2001	2002
Ottokraftstoff	30,3	28,8 -4,95%	28,0 -2,78%	26,9 -3,93%
Dieselmotoren	28,8	28,9 0,35%	28,5 -1,38%	28,4 -0,35%
Übrige Produkte	64,2	62,5 -2,65%	66,0 5,60%	62,6 -5,15%
Inlandsabsatz gesamt	123,3	120,2 -2,51%	122,5 1,91%	117,8 -3,84%

Abb. 3: Mineralölabsatz in Deutschland in Millionen Tonnen (Veränderung zum Vorjahr)¹⁶

¹³ Vgl. BTG (2002), S. 43 f.

¹⁴ Vgl. Ramsauer et al. (2002), S. 1 und S. 7

¹⁵ Vgl. BMWA (2003)

¹⁶ Vgl. BTG (2002), S. 7 und BTG (2003), S. 7

Die Gewinnspannen je verkauften Liter Kraftstoff verringern sich zusätzlich. So ergibt sich folgender Sachverhalt:

63% der freien Tankstellen verbuchten bereits im Jahr 2000 Verluste, bei den Agentur-Tankstellen waren es 20%. Branchenweit erzielen 35% aller Tankstellen ein negatives Geschäftsergebnis.¹⁷ Bei 72% der freien Tankstellen und 63% der Farbentankstellen steht sogar **kein Eigenkapital** mehr in der Bilanz, wodurch die Kreditgeber faktisch zu Unternehmern werden.¹⁸

Nachfolgende Tabelle zeigt die Umsätze abhängig von den Einnahmequellen im Jahresvergleich 2000 bis 2002 für westdeutsche Tankstellen, wobei in der Statistik Farbentankstellen überproportional vertreten sind.

	2002	Veränderung	2001	Veränderung	2000	Veränderung
Kraftstoff	3.988.926 l	-0,4%	4.005.595 l	-1,9%	4.081.715 l	-2,9%
Provisionserlöse	68.309 €	-1,2%	135.411 DM	-3,9%	140.897 DM	-4,5%
Warenverkauf	859.456 €	5,9%	1.589.751 DM	9,1%	1.457.204 DM	6,2%
Dienstleistungen	13.429 €	-13,5%	30.401 DM	-10,9%	34.120 DM	-9,2%
Autowäsche	53.814 €	2,0%	103.359 DM	-3,9%	107.600 DM	-0,5%
Gesamtumsatz	1.018.654 €	4,8%	1.904.749 DM	6,7%	1.785.269 DM	3,9%
Erlöse	289.711 €	1,0%	561.598 DM	1,0%	556.287 DM	-1,6%
Kosten	251.041 €	2,5%	479.891 DM	0,1%	475.055 DM	-1,2%
Gewinn	38.670 €	-7,3%	81.707 DM	0,6%	81.232 DM	-4,1%

Quelle: EID (Erdölinformationsdienst)

Abb. 4: Jahresvergleich der Erlös- und Kostenstruktur westdeutscher Tankstellen, durchschnittlich Werte je Station.¹⁹

Der Unternehmerlohn ist in dieser Tabelle nicht in den Kosten enthalten. Der Gewinn je Tankstelle beträgt durchschnittlich 38.670 € brutto. Unberücksichtigt sind dabei die Rücklagen für Investitionen.

Seit den 70'er Jahren sinkt die **Anzahl der Straßentankstellen**. Der Bestand an Fahrzeugen steigt, wobei die durchschnittliche Fahrleistung je Automobil sinkt. Jede Station muss eine immer größer werdende Zahl von Fahrzeugen, die aber weniger Kraftstoff benötigen, bedienen und zusätzlich die Zahl der Kunden erhöhen.

¹⁷ Vgl. Tankstelle - Magazin (2003)

¹⁸ Vgl. Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V. (2002), S. 1 und 3

¹⁹ Vgl. BTG (2002), S. 35 und BTG (2003), S. 18

Jahr	Tankstellen	Veränderung in % zum Vorjahr	PKW-Bestand in Mio.	Veränderung in % zum Vorjahr	PKW je Tankstelle
1951*	16.400	-	-	-	-
1955*	22.400	-	2,1	-	94
1960*	32.104	-	4,71	-	147
1965	40.640	5,5	9,27	12,1	369
1970	45.849	-1,8	13,93	10,6	304
1975	35.519	-12	17,9	4,3	504
1980	27.026	-5,3	23,19	2,9	858
1985	19.019	-8,9	25,84	2,4	1.359
1990	18.271	-4,6	30,68	3,1	1.679
1995	17.976	-0,9	40,4	1,2	2.667
2000	16.061	-1,4	42,84	1,2	2.667
2002	15.722	-1,6	44,38	1,9	2.837
2003	15.623	-0,6	44,66	0,6	2.858

* - inkl. Autobahntankstellen

Quelle: EID (Erdölinformationsdienst)

Abb. 5: Entwicklung der Straßentankstellen und des PKW-Bestandes in Deutschland²⁰

Es wird in vielen Quellen davon ausgegangen, dass noch weitere 4.000 Tankstellen in Deutschland werden schließen müssen, damit die übrigen rund 11.000 Stationen wieder rentabel arbeiten können. Der Vorgang der Verringerung der Anzahl der Tankstellen wird in der Presse **Tankstellensterben** genannt. Dieser Schrumpfungsprozess dient der „Qualitätssteigerung der Einzelstandorte durch eine Erhöhung des durchschnittlichen Absatzes. Die Strategie [der Mineralölkonzerne] lautet demzufolge: Verlagerung auf wenige, aber profitable Standorte“.²¹ Um Betriebsschließungen zu unterstützen führt die Mineralölwirtschaft einen Fonds, um die dem Betreiber durch die Betriebsaufgabe entstehenden finanziellen Schäden aufzufangen. Dennoch ist nur ein moderater Rückgang der Anbieterzahl zu beobachten. 2001 reduzierte sich die Zahl der Tankstellen um 80, 2002 um 97. Hinter der Zahl ‚97‘ stehen allerdings 197 Schließungen und 100 Neueröffnungen an anderen Standorten. So ergibt sich zum Jahreswechsel 2002/2003 ein Bestand von 15.623 Tankstellen.²²

²⁰ Vgl. Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V. (2002), S. 14 und BTG (2003), S. 8 und 9

²¹ DEGI (2003), S. 54

²² Vgl. Treffpunkt-Tankstelle (2003)

2.3 Miet- und Pachtdauer

Miet- und Pachtverträge sind rechtlich differenziert zu betrachten. Der Pachtvertrag berechtigt i.S. des §581 BGB den Pächter zum Gebrauch des gepachteten Gegenstandes sowie zum Genuss der Früchte daraus. Das setzt voraus, dass die zum Geschäftsbetrieb nötigen Anlagen neben dem Grundstück ebenfalls Gegenstand des Vertrages sind.²³

Der Mietvertrag i.S. des §535 BGB dagegen berechtigt nur zur Nutzung der vermieteten Sache. Dadurch ergeben sich rechtlich unterschiedliche Bezeichnungen für die in Kapitel 4.1 ab Seite 26 erläuterten Besitzstrukturen. Die Höhe der zu entrichtenden Entgelte differieren dabei. Das im Rahmen dieser Arbeit vorgestellte Modell bezieht sich auf unbebaute Grundstücke, die zumeist mieter eigen bebaut sind. Hier geht es also um die Betrachtung von Mietverträgen.²⁴ Da außerdem die gesetzlichen Regelungen in weiten Teilen auf beide Vertragsformen zutreffen und die Verwendung der Begriffe in der Praxis verschwimmen, wird im Folgenden nur noch von Miete und Mietverträgen gesprochen.

Die Bindungen an den Mietvertrag sind i.d.R. sehr lang, sie betragen bis zu mehreren Jahrzehnten. Der Betreiber benötigt diesen langen Zeitraum, um ggf. die Investitionen in bauliche und betriebliche Anlagen und für die Einhaltung von gesetzlichen Auflagen wie Umweltstandards zu amortisieren.

Das finanzielle Risiko, das aus dieser langen Bindung resultiert, wird mehrfach abgesichert. Der Mieter muss **Sicherheitsleistungen** in Form von Bürgschaft und Kautions erbringen, und oft wird die hinter dem Mieter stehende Agentur mit an den Vertrag gebunden. In vielen Konstellationen der Besitzverhältnisse zwischen Grundstückseigentümer und -nutzer lassen sich die Agenturen **beschränkt persönliche Dienstbarkeiten** zusätzlich zum Vertrag im Grundbuch sichern. Einige Mineralölkonzerne bewahren sich außerdem ein Vorkaufsrecht. Über die Auswirkungen

²³ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1530

²⁴ Vgl. Palandt (1995), S. 627 ff. und S. 554 ff.

dieser Bindungen besteht in der Literatur keine einheitliche Meinung. Eine solche Bindung schränkt den potentiellen Käuferkreis ein und setzt somit den Kaufpreis unter Druck, was sich belastend auf den Immobilienwert auswirken muss.²⁵

Die Angaben über die **wirtschaftliche Nutzungsdauer** von Tankstellen liegen in der Bewertungsliteratur ebenfalls z.T. weit auseinander. Die wirtschaftliche (Gesamt-) Nutzungsdauer ist der Zeitraum, in dem ein Gebäude entsprechend seiner Zweckbestimmung allgemein wirtschaftlich nutzbar ist.²⁶ Die üblichen Instandhaltungsaufwendungen werden dabei vorausgesetzt.

In einem Fachbeitrag werden sehr lange Gesamtnutzungsdauern bis zu 50 Jahren genannt,²⁷ die sich durch die vorliegenden Quellen nicht bestätigen lassen. Folgende Abbildung soll einen Überblick über die gefundenen Quellen geben:

Literaturquelle	Wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer
Sommer, Piehler	20 - 25 Jahre ²⁸
Sprengnetter et al.	10 - 20 Jahre ²⁹
Pohnert	30 Jahre ³⁰

Abb. 6: Übersicht über verschiedene Quellen in Bezug auf die Gesamtnutzungsdauer von Tankstellen.

Trotz der teilweise schnellen technischen Entwicklungen und der sich ständig hebenden Standards erscheinen 10 Jahre als untere Grenze der Spanne als sehr kurz, vor allem vor dem bereits mehrfach genannten Hintergrund, dass sich die vom Mieter getätigten Investitionen rentieren müssen.

Eine früher auslaufende Betriebsgenehmigung würde sich **verkürzend** auf den Zeitraum auswirken. Ebenso wird die wirtschaftliche Lebensdauer schneller enden, wenn die Tankstelle nicht mehr dem Stand der Technik entspricht oder eine zu kleine Fläche vorweist. In einem solchen Fall kann

²⁵ Vgl. Glaß (2003)

²⁶ Vgl. Sprengnetter et al (2003), S. 7/2/10/2

²⁷ Vgl. Polt (1998), S. 12

²⁸ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/555

²⁹ Vgl. Sprengnetter et al (2003), S. 7/2/10/4

³⁰ Vgl. Pohnert (1997), S. 319

sich der Betrieb nicht entfalten, z.B. durch einen angemessen großen Shop. Diese Punkte hat der Sachverständige zu prüfen, um die Konsequenzen eines früheren Vertragsendes und eventuelle Änderungen in den Möglichkeiten der Nachnutzung zu berücksichtigen.

Aus der wirtschaftlichen Restlaufzeit ergibt sich die **Restnutzungsdauer** zum Wertermittlungsstichtag. Diese Restnutzungsdauer ist die relevante Größe bei der Bestimmung der ertragsabhängigen Komponenten der Wertermittlung. Sie fließt in das Ertragswertverfahren genau wie in das später vorgestellte Modell zur überschlägigen Wertschätzung ein.

Im Falle der Tankstellennutzung ist davon auszugehen, dass nach Vertragsablauf die Entscheidung gefällt werden muss, ob die baulichen und betrieblichen Anlagen abgerissen oder modernisiert bzw. ggf. saniert werden sollten. Investitionen zu diesem Zeitpunkt wirken sich hinausschiebend auf das Ende der Gesamtnutzungsdauer aus. Rechnerisch wird das Alter der Anlagen reduziert, die Restnutzungsdauer verlängert.

Optionsrechte wirken sich bei Inanspruchnahme verlängernd auf den Vertrag aus. Unter Optionsrechten versteht man das einseitige Recht, durch eine Erklärung des vertraglich dazu Berechtigten von seinem fixierten Recht Gebrauch zu machen.³¹ So sind oft in Mietverträgen für Tankstellengrundstücke Intervalle zur Verlängerung des Vertrages zu Gunsten des Betreibers vermerkt. Das vertraglich fixierte Recht könnte darin bestehen, dass der Betreiber die Vertragslaufzeit einseitig verlängern kann.

³¹ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 5.2.8/2

3 Tankstellen - Erlösstrukturen der Betriebe

Wie bereits einleitend erwähnt sind die Erträge maßgebend für die Abschöpfungsmöglichkeiten des Vermieters durch die Festsetzung der Miete. Die Erlöse sind damit ebenso wie die Gesamtnutzungsdauer von Tankstellen eine wichtige Größe bei der Bewertung der Grundstücke. Deshalb ist die Kenntnis über die Geschäftsfelder und die damit verbundene Generierung dieser Erlöse wichtig.

Es ist zu beobachten, dass über die Versorgung durch eine Tankstelle mit Kraft- und Schmierstoffen hinaus weitere Geschäftsbereiche immer ausgeprägter vorzufinden sind.

Die Erträge von tankstellengenutzten Grundstücken ruhen auf **4 Säulen**. Bestandteile sind der Teilertrag aus **Treibstoffumsatz**, aus dem **Shop**, der **Wagenwäsche** und dem **Service**. Die Gewichte der 4 Standbeine haben sich dabei in den vergangenen Jahren immer weiter verschoben. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Geschäftsbereiche in Ost- und Westdeutschland im Überblick:

	Gesamtmarkt West	Veränderung 02/01	Gesamtmarkt Ost	Veränderung 02/01
Agenturumsatz	3.988.926	-0,42%	4.196.732	-4,33%
Provision	68.309 €	-1,34%	65.516 €	-3,22%
Provision pro Liter	1,71 ct./l		1,56 ct./l	
Shopumsatz	859.456 €	+5,74%	796.466 €	+5,66%
Dienstleistungen	13.429 €	-13,60%	5.216 €	-11,14%
Autowäsche	53.814 €	+1,83%	49.295 €	-4,04%
Gesamtumsatz	1.018.654 €	+4,60%	973.883 €	+3,73%
Erlöse	289.711 €	+0,90%	287.141 €	+0,95%
Kosten	251.041 €	+2,31%	245.364 €	+0,10%
<i>Davon:</i>				
<i>Pachten</i>	46.281 €		36.614 €	
<i>Pacht pro Liter</i>	1,16 ct./l	+4,30%	0,87 ct./l	-8,70%
Gewinn	38.670 €	-7,44%	38.670 €	+0,58%

Abb. 7: Vergleich neue/ alte Bundesländer 2002/ 2001³²

Betrachtet man die durchschnittlichen Bruttoverdienstanteile unabhängig vom Bundesland, so ergibt sich folgendes Bild:

³² Vgl. BTG (2003), S. 18 ff.

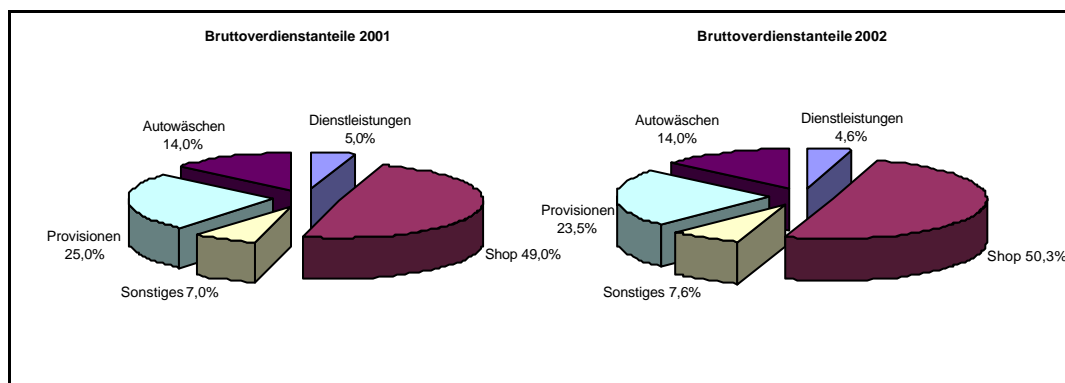


Abb. 8: Bruttoverdienstanteile der Ertragsbringer einer Tankstelle.³³

3.1 Kraftstoffumsatz

Der Mieter eines Grundstücks, auf dem er eine Tankstelle betreibt, erhält für den Verkauf von Kraftstoffen eine Provision von den Mineralölkonzernen. Aus diesen Provisionen muss der Betreiber u.a. die Grundstücksrente decken.

Im Jahre 2002 wurden in den alten Bundesländern 3.988.926 Liter Kraftstoff je Tankstelle umgesetzt, in den neuen Bundesländern lag der Schnitt ein wenig höher bei 4.196.732 Litern je Station.

Die Anzahl der Fahrzeuge in beiden Landesteilen ist mittlerweile bei durchschnittlich **665 Autos pro 1000 Einwohner** ausgeglichen.³⁴

Informationen über die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Einzugsbereich, die Konkurrenzsituation, und daraus resultierend die Absatzmenge sind über verschiedene Quellen erhältlich. All diese Werte finden in der Wertermittlung in Form der realisierten Miete Berücksichtigung.

Nachfolgend werden einige Ansätze zur groben Einschätzung der **Absatzzahlen** genannt.

Ansatz 1:

Ausgehend von den statistischen Daten des BTG (Bundesverband Tankstellen und gewerbliche Autowäsche Deutschland e.V.) bediente 2002 jede Tankstelle durchschnittlich 2.858 Fahrzeuge.

³³ Vgl. BTG (2002), S.38 und BTG (2003), S. 22

³⁴ Vgl. Freie Presse Online (1999)

Wenn durchschnittlich 3.988.926 Liter pro Station und Jahr verkauft wurden, bedeutet das einen durchschnittlichen Absatz von rund 1.400 Litern pro Fahrzeug und Jahr bzw. rund 120 Liter pro Fahrzeug und Monat (Pkws, LKWs, Krads etc.). Ist der **Einzugsbereich** und die **Konkurrenzsituation** bekannt, kann die Abgabemenge grob geschätzt werden.

Ansatz 2:

Einen weiteren Ansatz zur Einschätzung der Umsatzmengen gibt eine Studie von BP aus der Mitte der '90er Jahre. Sie geht davon aus, dass pro Tankvorgang ca. 30 bis 40 Liter Kraftstoff getankt wird und trennt dabei A- und B-Gesellschaften. Bei den A-Gesellschaften würden demnach pro Tankvorgang 40 Liter umgesetzt werden, bei den B-Gesellschaften 30 bis 35 Liter. Bei LKWs wird ein Durchsatz von rund 60 Litern je Tankvorgang angenommen. Bei Kenntnis der Bevölkerungs- und Kfz-Dichte im Einzugsgebiet und einer so genannten 'Turn-in-rate', die zwischen 2,5 und 5% liegt, lässt sich über das **durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen** (DTV) die Absatzmenge abschätzen. Die 'Turn-in-rate' beschreibt dabei das Verhältnis der Kunden zu den übrigen passierenden, motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Ansatz 3:

Ein dritter möglicher Ansatz, die Absatzmenge einer Station einschätzen zu können, ermöglichen die Daten des Statistischen Bundesamtes. Im Jahr 2002 fuhr demnach jeder Autofahrer in Deutschland durchschnittlich 11.840 km und verbrauchte dabei im Schnitt 8,4 Liter auf 100 km.³⁵ D.h. jedes Automobil verbrauchte durchschnittlich knapp 1.000 Liter pro Jahr bzw. rd. 83 Liter pro Monat. Ist die ungefähre Anzahl an Automobilen im Umfeld einer Tankstelle und die Konkurrenzsituation, auf die sich die tankenden

³⁵ Vgl. BTG (2003), S. 9

Kunden verteilen, bekannt, kann die Absatzmenge der betrachteten Station abgeschätzt werden. Das so gewonnene Ergebnis bezieht sich im Gegensatz zum Ergebnis der ersten Variante gemäß den Grundlagen der Rechnung nur auf Automobile.

Beim Umgang mit den so gewonnenen Werten ist allerdings Vorsicht geboten. Die Multiplikation mit durchschnittlichen Mieten je verkauftem Liter oder mit Rechengrößen, die in Abhängigkeit von den Besitzverhältnissen in Kapitel 4.1 genannt werden, geben nicht zwangsläufig eine verlässliche Auskunft über die Gesamtmiete.

Der Gutachter, der den Wert einer Tankstellenimmobilie ermitteln soll, greift i.d.R. auf vollständige Unterlagen zurück, die Auskunft über die genaue Miete geben. Die Gesamtmiete setzt sich dabei i.d.R. aus der Grundmiete und einer umsatzabhängigen Miete zusammen. Diese werden in dem Mietvertrag fixiert. In dem dieser Arbeit zu Grunde liegenden Portfolio war in 60% aller Mietverträge eine Umsatzmiete verankert.

3.2 Shopumsatz

Die voranstehenden Tabellen haben bereits gezeigt, wie sich das Shopgeschäft in den vergangenen Jahren entwickelt hat. Es trägt bereits mit **50,3% zum Gewinn** der Tankstelle bei.

	Gesamtmarkt West	Veränderung 02/01	Gesamtmarkt Ost	Veränderung 02/01
Shopumsatz	859.456 €	+5,74%	796.466 €	+5,66%
<i>Davon:</i>				
<i>RBZ*</i>	26.221 €	-14,80%	17.571 €	-13,00%
<i>Getränke</i>	150.051 €	+1,33%	119.089 €	+0,65%
<i>Tabakwaren</i>	389.589 €	+10,40%	390.170 €	+9,60%
<i>Karten/ Zeitschriften</i>	55.645 €	-3,40%	42.328 €	-4,70%
<i>Süßwaren</i>	60.322 €	-3,40%	36.785 €	-6,30%
<i>Fast Food</i>	29.086 €	+1,60%	41.329 €	-5,30%
<i>Lebensmittel</i>	20.987 €	-6,40%	16.059 €	-10,00%
<i>Telefonkarten</i>	102.997 €	+23,10%	103.471 €	+32,00%
<i>Sonstiges</i>	24.567 €	-6,80%	29.664 €	-9,60%

* - Reifen, Batterien, Zubehör

Abb. 9: Umsatzentwicklung im Shop 2001/ 2002³⁶

³⁶ Vgl. BTG (2003), S. 20

Die Tabelle zeigt die Beiträge der einzelnen Bestandteile des Shopsortiments und die Veränderungen der durch die Bereiche generierten Umsätze im Vergleich zum Vorjahr.

Alle Mineralölkonzerne sehen im Shop großes Wachstumspotential. BP beispielsweise gibt an, dass im westlichen Teil Deutschlands vor der Fusion mit Aral bereits 90% der gut 460 Express Shopping Tankstellen zusätzlich über ein ‚Petit Bistro‘ verfügen.³⁷

Das Wachstum- und Ertragspotential des Shops nutzen die Mineralölkonzerne und die andere Grundstücksvermieter aus. Auch auf den Shopumsatz werden umsatzabhängige Mieten erhoben. Da die Mineralölkonzerne den Shop gezielt als Absatzkanal ihrer Produkte nutzen, zeichnet sich dieser Eingriff bei kleiner werdenden Verdienstspannen bei den Betreibern ab.

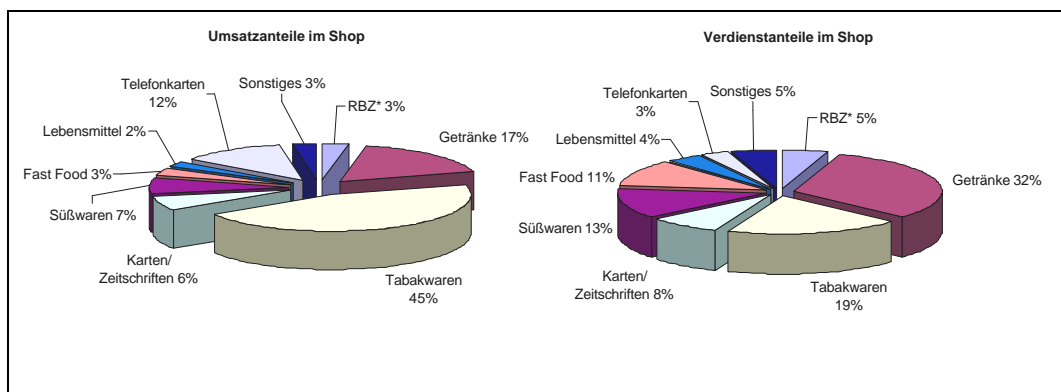


Abb. 10: Übersicht über das Sortiment des Shopgeschäfts 2002.³⁸

Insbesondere das Beispiel des Einkaufs von Tabakwaren zeigt ein Dilemma. In diesem Bereich wird das größte Zuwachspotential in Bezug auf die Absatzmengen gesehen. Der Einkauf über die Mineralölkonzerne bringt oftmals nur eine Handelsspanne von 4 bis 6%, bei freiem Einkauf durch den Betreiber direkt vom Lieferanten sind Spannen von 10 bis 12% möglich.³⁹ Eingriffe der Mineralölkonzerne in den Handlungsspielraum der Betreiber können sich also auch negativ auf die Ertragsentwicklung auswirken.

³⁷ Vgl. Deutsche BP AG (2002), S. 4

³⁸ Vgl. BTG (2003), S. 21

³⁹ Vgl. BTG (2003), S. 21

Unkalkulierbar bleibt in der aktuellen Diskussion um die gesetzlich festgelegten **Ladenschlusszeiten**, wie lange der Vorteil der unbegrenzten Öffnungszeiten für die Tankstellen alleinig nutzbar bleibt und wie sich nach einer weiteren Lockerung der Verlust dieses Vorteils auswirken könnte.

Abschließend seien noch einige Kenngrößen zum Shopgeschäft genannt: 15% der Tankkunden kaufen auch im Shop ein, innerstädtisch kommen sogar bis zu 50% der Shopkunden ohne zu tanken extra zum Einkaufen zur Tankstelle. 1.000 bis 1.250 €/m² und Jahr wurden zur Jahrtausendwende im Shop umgesetzt, umgerechnet entsprach das rund 0,15 € je verkauftem Liter Kraftstoff. Derzeit liegen Vergleichszahlen aus Miete und Pacht im Mittel bei rund 45 €/m² und Monat. Die umsatzabhängige Miete lag durchschnittlich bei 6%.⁴⁰

3.3 Umsatz aus der Wagenwäsche

Für die Wertermittlung ist die Bestimmung des Jahresrohertrages in Form der realisierbaren Mieten elementar. Auch aus dem Teilgeschäft der Wagenwäsche können umsatzabhängige Miete realisiert werden.

Wichtig ist die Kenntnis über die Art der Waschanlage, das Betreiberkonzept und das Wissen um rechtliche Rahmenbedingungen, die den Betrieb der Anlage einschränken können, um das Ertragspotential dieses Bereiches richtig einschätzen zu können.

Man unterscheidet i.a. zwischen **Waschstraßen**, **Portalwaschanlagen** und **SB-Waschplätzen**. Z.Zt. gibt es in Deutschland rund 1.500 Waschstraßen, 12.000 Portalwaschanlagen und 2.400 SB-Waschboxen. Durch die angespannte wirtschaftliche Lage und ein verändertes Verbraucherverhalten ist ein **Trend zum Selberwaschen** deutlich erkennbar und wird sich bei gleich bleibenden sozioökonomischen Rahmendaten fortsetzen.⁴¹

⁴⁰ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/553

⁴¹ Vgl. BTG (2003), S. 37

Trotz des allgemeinen Konsumrückgangs der Verbraucher in Deutschland war nach mehreren umsatzschwachen Jahren 2002 erstmals wieder ein Umsatzplus zu verbuchen. Der Umsatz in Waschstraßen stieg leicht um 0,3%, der in den SB-Boxen dagegen deutlicher um 6,7%.⁴² Insgesamt ergab sich so im vergangenen Jahr ein moderat um rund 1.000 € auf 53.814 € angestiegener durchschnittlicher Umsatz. Das bedeutet einen Zuwachs von 1,8%. Folgende Abbildung zeigt die Entwicklung in Abhängigkeit von der Größe der Tankstelle, gemessen am Kraftstoffumsatz:

Umsatz	2002	2001	Veränderung 02/01
bis 2.400 m ³	35.262 €	34.776 €	+1,38%
bis 3.000 m ³	43.327 €	42.683 €	+1,49%
bis 3.600 m ³	50.521 €	48.231 €	+4,53%
bis 4.200 m ³	54.999 €	55.433 €	-0,79%
bis 4.800 m ³	59.634 €	58.347 €	+2,16%
bis 6.000 m ³	65.950 €	63.912 €	+3,09%
bis 8.400 m ³	78.540 €	77.416 €	+1,43%
über 8.400 m ³	88.748 €	86.429 €	+2,61%
Gesamtmarkt	53.814 €	52.847 €	+1,80%

Abb. 11: Umsatz aus der Wagenwäsche an westdeutschen Tankstellen 2002.⁴³

Wie Abb. 8 auf Seite 15 zeigt, macht die Autowäsche insgesamt durchschnittlich **14% am Gewinn** der Tankstelle aus.

In diesem Segment wäre auch aus anderen Gesichtspunkten ein Zuwachs möglich. Nach Umfragen des BTG wäre eine große Zahl von Kunden bereit, bis zu 25 Cent pro Wäsche mehr zu zahlen, wenn Waschanlagen qualitätsgeprüft wären, es also eine scheinbar größere Sicherheit gäbe, dass Auto und Lack bei der Wäsche geschont würden.⁴⁴

Die meisten Waschplätze und -anlagen werden vom Betreiber der Tankstelle in Eigenregie betrieben, jedoch gibt es auch Mischsysteme, in denen die Agentur Investitionskosten oder Wartungskosten oder beides übernimmt. Dann erhält der Betreiber analog zu dem Modell beim Kraftstoffumsatz eine Provision.

⁴² Vgl. BTG (2003), S. 29

⁴³ Vgl. BTG (2003), S. 22

⁴⁴ Vgl. BTG (2003), S. 22

Ein weiteres nicht zu unterschätzendes Kriterium für den erfolgreichen Betrieb einer Waschanlage ist das **Bundesland**, in dem sich die Anlage befindet. Den Betrieb an Sonn- und Feiertagen regelt das „**Sonn- und Feiertagsgesetz**“ eines jeden Landes. Das Hauptgeschäft findet an Sonntagen statt. Viele Autofahrer nutzen den freien Tag, um ihr Auto zu waschen und betrachten dies als ihr Hobby. Ist der Betrieb am Sonntag untersagt, so ist es nicht möglich, die Umsatzauffälle unter der Woche wieder aufzuholen. Anhand von Betrieben, die trotz Verbots sonntags öffneten, dann aber nach Androhung von Ordnungsgeldern den Betrieb einstellten, wurde ersichtlich, dass der Umsatz durch den Ausfall dieses einen Tages pro Woche um rund 20% zurückging.⁴⁵

Die Sonn- und Feiertagsgesetze verbieten in allen Ländern sonntags ‚öffentlich wahrnehmbare Arbeiten oder Handlungen‘, in Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind aber für automatische Waschanlagen und teilweise auch Selbstwaschanlagen Ausnahmen im Gesetzestext vorgesehen. In den übrigen Ländern sind Ausnahmen von der Regel nur aus wichtigen Gründen und in Einzelfällen möglich.⁴⁶ Aus diesem Zusammenhang mit den fehlenden Umsätzen vielerorts wird deutlich, dass an einigen Standorten auch in diesem Bereich überdurchschnittliche Erlöse erzielbar sind. An solchen Standorten ist daher auch die Bedeutung des Geschäftsbereiches Wagenwäsche höher als es die durchschnittlichen Werte der gesamten Branche erwarten lassen.

Abschließend folgen einige Kenngrößen zum Markt: Nach einer Shell-Studie werden geschätzte 600 Mio. Wäschen pro Jahr durchgeführt. Im Mittel wird das Auto 12 mal pro Jahr gewaschen, der Durchschnitt für SB-Plätze liegt bei 18 Wäschen pro Jahr.⁴⁷ Der durchschnittliche Grundpreis stieg bei Waschstraßen gegenüber 2001 um 20 Cent auf 6,23 €, der Durchschnittspreis insgesamt liegt bei 7,86 € pro Waschgang.⁴⁸

⁴⁵ Vgl. BTG (2003), S. 50 f.

⁴⁶ Vgl. BTG (2003), S. 50 f.

⁴⁷ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/553 f.

⁴⁸ Vgl. BTG (2003), S. 29

3.4 Serviceumsatz

Das vierte Standbein einer Tankstelle bildet das Servicegeschäft. Es besteht aus Pflege- und Wartungsdiensten an den Fahrzeugen. Dieser Teilbereich verliert seit Jahren an Bedeutung und machte 2002 nur noch durchschnittlich **4,6% am Bruttogewinn** der Durchschnittstankstelle aus. Im vergangenen Jahr wurden im Westen Deutschlands nur noch 13.429 € durchschnittlich umgesetzt, was ein Minus von 13,6% im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Im Osten Deutschlands wurde durchschnittlich 15.544 € umgesetzt. Das ergibt ein Minus von 10,9%. Vor 5 Jahren wurde in allen Bundesländern noch durchschnittlich 44.000 DM erwirtschaftet.⁴⁹

Im Zuge des Gewichtverlustes des Geschäftsbereiches Wagenwäsche wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Nutzung von Räumlichkeiten zum Bereithalten einer Reparatur- und Servicehalle in Frage gestellt, zumal aus einem Quadratmeter Shop zwischen 1.000 und 1.250 € Umsatz geschöpft werden können. Viele große Markengesellschaften stellen daher gerade das Shopgeschäft in den Vordergrund ihrer Marktstrategie, so dass die Verringerung der Kapazitäten auch die Rentabilität dieses Segments verringert.

Andere Gründe für den Bedeutungsverlust sind beispielsweise immer wartungsärmere Fahrzeuge, oder die Notwendigkeit, bei Problemen mit der Fahrzeugtechnik die Vertragswerkstätten aufsuchen zu müssen.

Viele große Tankstellenbetriebe ziehen sich aus diesem Ressort zurück. Viele kleinere und mittlere Betriebe erwirtschaften aber auch über diesen Bereich zufrieden stellende Umsätze.⁵⁰

⁴⁹ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/554

⁵⁰ Vgl. BTG (2003), S. 22

3.5 Mietzins

Die Mineralölkonzerne bzw. die Vermieter steuern durch die Abschöpfung der im Markt realisierbaren Mieten in Form der **Grundmieten** das Unternehmereinkommen. Während die **Umsatzmieten** vertraglich festgelegt sind, kann die Grundmiete oft in kurzen Intervallen durch den Vermieter angepasst werden.⁵¹ Nachfolgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Grundmieten in Abhängigkeit von Kraftstoffumsatzklassen innerhalb der letzten beiden Jahren:

	2001		2002		Veränderung
	Gesamt	Ø	Gesamt	Ø	
Umsatz 0 - 2.400 m ³	20.819 €	1,07 ct./l	19.336 €	1,00 ct./l	-7,1%
2.401 - 3.000 m ³	30.067 €	1,12 ct./l	31.993 €	1,18 ct./l	+6,4%
3.001 - 3.600 m ³	38.244 €	1,16 ct./l	42.733 €	1,29 ct./l	+11,7%
3.601 - 4.200 m ³	46.982 €	1,21 ct./l	47.806 €	1,23 ct./l	+1,8%
4.201 - 4.800 m ³	53.042 €	1,19 ct./l	54.102 €	1,20 ct./l	+2,0%
4.801 - 6.000 m ³	60.229 €	1,13 ct./l	65.487 €	1,23 ct./l	+8,7%
6.001 - 8.400 m ³	70.533 €	1,03 ct./l	72.882 €	1,06 ct./l	+3,3%
über 8.400 m ³	87.401 €	0,84 ct./l	92.641 €	0,93 ct./l	+6,0%
Gesamtmarkt West	44.362 €	1,11 ct./l	46.281 €	1,16 ct./l	+4,3%
Gesamtmarkt Ost	40.093 €	0,95 ct./l	36.614 €	0,87 ct./l	-8,7%

Abb. 12: Festpachten (Grundmieten) in Abhängigkeit von der Kraftstoffabsatzmenge.⁵²

Der Rückgang in Ostdeutschland lässt sich dadurch erklären, dass aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage vieler ostdeutscher Betriebe die Mineralölkonzerne als Vermieter den Betreibern entgegengekommen sind, um drohende Insolvenzen zu vermeiden.

Genau wie die Restlaufzeit fließt der Mietzins direkt in die Wertermittlung über die Bestimmung des Jahresrohertrages des Vermieters ein. Wie bereits angesprochen ergibt sich der über die Steuerung der Mieten aus den Erträgen der vier Geschäftsbereiche der Tankstellenbetreiber. Der Mietvertrag regelt genau die **Berechnungsgrundlage** für Fest- und Umsatzmieten, er fixiert, welche Umsätze als Grundlage für die Berechnung genutzt werden und wie z.B. Reklamationen, die nachträglich den Umsatz schmälern, gewürdigt werden.

⁵¹ Vgl. BTG (2003), S. 23

⁵² Vgl. BTG (2003), S. 23

Bei der langen Bindung durch einen Vertrag ist es sinnvoll, die Fest- und Umsatzmieten, die aus dem Ertrag auf den Kraftstoffabsatz, den Shop, die Wagenwäsche und den Service erhoben werden können, gegen inflationäre Abwertungen zu sichern und an Marktveränderungen anzupassen. In der Regel behält sich der Vermieter vor, in bestimmten Zeiträumen den Vertrag zu prüfen und ggf. **nach billigem Ermessen** die Festmiete anzupassen. Einen anderen Weg der Sicherung stellt die **Indexierung** dar. Über die Lebenshaltungskosten, die vom Statistischen Bundesamt laufend aktualisiert werden, kann eine Anpassung der Miete automatisiert werden. So wird die Höhe der Verteuerungen automatisiert zu festgelegten Zeitpunkten vorgenommen. Diese Anpassung ist damit unabhängig von der mehr oder weniger beliebigen Einschätzung des Vermieters.

Die Indexveränderung in Prozent ergibt sich dabei aus folgender Formel:

$$\text{Indexveränderung} = \frac{\text{Neuer Indexstand} \cdot 100}{\text{Alter Indexstand}} - 100$$

In dem dieser Arbeit zugrunde liegenden Paket waren rund 2/3 aller Verträge über diese Klausel gesichert, gelegentlich sogar durch Kombinationen aus einer Indexierung und der Anpassungsklausel „nach billigem Ermessen“.

Berücksichtigt werden kann dieser Sachverhalt in einer **Staffelung** mit einer angenommenen Steigerungsrate in der Barwertermittlung, der im später vorgestellten Modell durchgeführten Kapitalisierung der Mehr- oder Mindereinnahmen gegenüber der als nachhaltig anzusehenden Miete.

Eine weitere Möglichkeit der Absicherung ist die Vereinbarung einer so genannten **Staffelmiete**. Es werden Anpassungen zu vorher festgelegten Zeitpunkten in fixierter Höhe bei Vertragsabschluss verankert. Damit bleibt die genaue Änderung für beide Seiten kalkulierbar, denn darüber hinaus ist eine Erhöhung im Rahmen des BGB nicht möglich, es sei denn zur Anpassung der Betriebskosten.⁵³ Die Staffelmiete fließt wie im vorherigen

⁵³ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 4.3.2/12 f.

Fall beschrieben in die Barwertermittlung ein. Einzige Ausnahme im Falle einer vereinbarten Staffelmiete bildet der Fall, dass zum Zeitpunkt der Wertermittlung die Miete weit über oder unter der ortsüblichen Miete liegt. Dies kann vor allem gegen Ende des vereinbarten Zeitraumes eintreten. Nicht immer sind in solchen Fällen Mietanpassungen durchsetzbar. Oft werden sie dann zur Vermeidung von Kündigungen ausgesetzt oder in einem Vertragsnachtrag geändert. Eine sorgfältige Prüfung des lokalen Grundstücksmarktes ist also unabdingbar, um zu entscheiden, ob und in welchem Umfang die Staffeln in die Ertragswertermittlung einfließen können.⁵⁴

4 Tankstellengrundstücke - wertermittlungsrelevante Eigenschaften und deren Bedeutung

In diesem Kapitel sollen einige wesentliche Faktoren untersucht werden, die Einfluss auf den Wert eines tankstellengenutzten Grundstückes haben.

So ist beispielsweise von der **Besitzstruktur** die Höhe der dem Betreiber von den Ölkonzernen zugestandenen Provision abhängig. Voranstehende Tabellen zeigen bereits Durchschnittswerte. Dennoch können die individuellen Ansätze davon erheblich abweichen.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die **planungsrechtliche Situation** und die Frage nach städtebaulichen Entwicklungsplänen. Daraus können sich große Einflüsse auf den Bodenwert ergeben.

Standortfaktoren und Entwicklungspotentiale hinsichtlich des **Tankstellenprofils** sind ebenfalls als wesentliche Größen für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ‚Tankstelle‘.

Diese Punkte und die Frage nach dem Umgang mit einem **Altlastenverdacht**, der oft in direktem Zusammenhang mit der Nutzung als Tankstellengrundstück geäußert wird, sollen im Folgenden erörtert werden.

⁵⁴ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 4.3.2/12 f.

4.1 Besitzstrukturen

Wie bereits erwähnt gibt es keine einheitlich Struktur der Besitzverhältnisse. Hier werden drei Fälle unterschieden.

Die Höhe der im Vertrag vereinbarten Miete soll das vom Mieter und Vermieter eingesetzte Kapital angemessen verzinsen. In der Literatur wird in der Regel für alle Formen von Pacht gesprochen. In den Fällen 2 und 3 handelt es sich im juristischen Sinne, wie bereits erläutert, um Mietverhältnisse, da die zur Fruchtziehung benötigten Einrichtungen vom Mieter selbst erstellt werden müssen. Von Pacht wird gesprochen, wenn die Überlassung aller für eine spätere Geschäftsausübung benötigten Objekte Vertragsgegenstand wären,⁵⁵ also Grund und Boden, bauliche Anlagen und Einrichtungen.

Fall 1:

Bei diesem Szenario ist der Eigentümer des **Grund und Bodens** auch Eigentümer der **baulichen Anlagen, Außenanlagen** und **Betriebseinrichtungen**. In diesem Fall spricht man von einer Verpachtung des Grundstücks, der Aufbauten und der Einrichtungen. Der Pächter kommt in den Genuss der Früchte aus der Überlassung der fremden Anlagen zum Gebrauch.

Im Pachtvertrag wird in diesem Zusammenhang die Aufgabenverteilung bei Beendigung des Vertragsverhältnisses geregelt. Räumung und Reinigung der genutzten fremden Objekte, Schönheitsreparaturen, die Beseitigung von Schäden und evtl. vorhandenen Altlasten, der Rückbau und ggf. Ersatzleistungen werden im Vertrag festgeschrieben. I.d.R. wird die Wiederherstellung des Ursprungszustandes vereinbart. In diesem Fall bedeutet das, der Pächter hätte die Kosten zur Wiederherstellung des Zustandes vor Vertragsschluss zu tragen, Rückbau und Umnutzung würden zu Lasten des Verpächters

⁵⁵ Vgl. Palandt (1995), S. 627 ff. und S. 554 ff.

gehen. Der Pächter als Betreiber zahlt dafür in Form einer im Vergleich zu den übrigen Besitzstrukturformen höheren Pacht. Die Fachliteratur nennt für eine solche Struktur durchschnittliche Gesamtpachten in Höhe von **3,6 bis 4,1 Cent je Liter**.⁵⁶

In einem Wertermittlungsverfahren, in dem das Ergebnis über den Bodenwert ermittelt wird, fließen die Vorteile durch die vorhandenen baulichen und betrieblichen Anlagen in Form der dadurch gerechtfertigten höheren Pacht mit in die Bewertung ein. Die Berücksichtigung findet in der Betrachtung der Über- oder Unterausnutzung des Bodens in Bezug auf die durch den Bodenrichtwert widergespiegelten normalen Nutzung statt. Nähere Erläuterungen dazu folgen bei der Vorstellung des gewählten Modells in Kapitel 5 ab Seite 41.

Fall 2:

Ein zweiter Fall ist der, dass dem Eigentümer des **Bodens** nur die **baulichen Anlagen** und die **Außenanlagen** gehören. Hier kann von einer Vermietung des Bodens und der Gebäude gesprochen werden. Die betrieblichen Anlagen zur Erzielung des Gewinns aus der Nutzung des Grundstücks errichtet der Mieter. Die Kosten des Rückbaus für die Wiederherstellung des Ursprungszustandes liegen damit im finanziellen Verantwortungsbereich des Mieters. Das Interesse am Fortbestand der Nutzung auf Seiten des Vermieters ist nicht ganz so hoch wie bei der erstgenannten Besitzform, da ein Teil der Freilegungskosten für den Fall einer anderweitigen Verwertung des Grundstücks vom Betreiber getragen werden müssen.

In der Literatur finden sich für dieses Modell Angaben für die Gesamtmieten zwischen **0,8 und 1,1 Cent je Liter**.⁵⁷

⁵⁶ Vgl. Pohnert (1997), S. 320

⁵⁷ Vgl. Vogels (1996), S. 155

Fall 3:

Die dritte Möglichkeit ist die, dass sich lediglich der **Grund und Boden** im Besitz des Grundstückseigentümers befindet. Die baulichen Anlagen, sonstigen Außenanlagen und Betriebseinrichtungen sind Eigentum des Mieters oder bei einigen Modellen auch im Eigentum der Mineralölkonzerne, die dann ihrerseits an einen Betreiber verpachten. Bei den dieser Arbeit zugrunde liegenden Liegenschaften ist die direkte Vermietung an einen Betreiber das gebräuchlichste Schema. Die Mineralölkonzerne treten hier nicht als Mieter in Erscheinung, um ihrerseits weiter zu verpachten. Auf diese Besitzstrukturform stellt auch das später vorgestellte Modell zur Wertermittlung ab.

Die finanzielle Last für den Rückbau, die Freilegung und die Beseitigung evtl. vorhandener Altlasten trägt der Mieter. In diesem Fall wird der Mietzins geringer ausfallen als in den beiden zuvor genannten Fällen.

Hier bekommt die Laufzeit des abgeschlossenen Mietvertrags und das vertraglich gesicherte Optionsrecht auf Verlängerung des Vertrages eine besondere Bedeutung. Denn um Planungssicherheit zu schaffen und die hohen Investitionskosten in Technik und Sicherheit amortisieren zu können, besteht ein höheres Interesse seitens des Mieters am fortwährenden Betrieb der Tankstelle, sofern strategische Erwägungen bzgl. Umsiedlung oder Aufgabe nicht vorhanden sind.

Der Vermieter erhält durch diese Konstellation eine vergleichsweise geringe Gesamtmiete in der Größenordnung von **0,4 bis 0,8 Cent je Liter**.⁵⁸

Für die Wertermittlung spielen die Kosten auf der Seite des Mieters für die Wiederherstellung des Ursprungszustandes keine Rolle. Nötige Investitionskosten auf der Seite des Grundstückseigners, sofern sie noch

⁵⁸ Vgl. Pohnert (1997), S. 155, Vgl. Vogel (1996), S. 155

nicht getätigt wurden, wirken sich dagegen wertmindernd auf den Objektwert aus.

Die Kenntnis über die Höhe der Mieten spielt für die Wertermittlung eine große Rolle. Sie fließen in Form der Roherträge direkt in die Wertermittlung ein. Auch für das später vorgestellte Modell zur überschlägigen Ermittlung des Objektwertes bildet die Gesamtmiete das empfindlichste Stellrad für das Ergebnis. Der sorgsame Umgang mit dieser Größe ist also unabdingbar.

4.2 Planungsrechtlicher Rahmen für den Bau von Tankstellen

Eine Vielzahl von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien grenzen die Bauvorhaben auf ein zulässiges Maß ein. Dazu gehören in erster Linie das Baugesetzbuch (BauGB), die Baunutzungsverordnung (BauNVO) und die Landesbauordnungen (LBO), das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die Richtlinie für die Anlage von Tankstellen an Straßen (RAT), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und viele weitere Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien und Normen.

Alle zusammen geben eine **einheitliche Basis für die Planung und den späteren Betrieb von Tankstellen** und anderen Immobilien. Dabei sollen Störungen für Mensch und Natur vermieden werden.

„Die Belange des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen. An ungeeigneten Plätzen und dort, wo städtebauliche und bauliche Gesichtspunkte entgegenstehen, dürfen Tankstellen nicht errichtet werden.“⁵⁹

Unterscheiden muss man hier zwischen dem Außenbereich gem. §35 BauGB und dem Bereich innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile nach §34 BauGB. Während die möglichen Standorte im Innenbereich, also in Siedlungsgebieten, normalerweise durch Flächennutzungspläne und Bebauungsplänen vorgegeben sind, ist im **Außenbereich** i.d.R. der Bau einer Tankstelle nicht zulässig. Es gibt aber Ausnahmen. Im Interesse

⁵⁹ RAT, S. 6

des Kraftverkehrs sind leistungsfähige Tankstellen erforderlich, die eine nahezu flächendeckende Versorgung des Individualverkehrs ermöglichen sollen. Sind Ortschaften und andere Versorgungseinrichtungen entsprechend weit von einem gewünschten Standpunkt entfernt, ist die Genehmigung zum Betrieb einer Tankstelle durch das Gewerbeaufsichtsamt sowie das betroffene Planungsamt möglich.

Wie bereits erwähnt regelt im **Innenbereich** die Gemeinde durch die Aufstellung eines Flächennutzungsplanen (F-Plan) und den Beschluss eines Bebauungsplanes (B-Plan) die Nutzungsmöglichkeiten vorhandener Flächen. Form und Inhalt dieser Pläne regelt die Baunutzungsverordnung (BauNVO). Grundsätzlich sind Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile auch ohne vorhandenen B-Plan nach §34 BauGB zulassungsfähig. Das ist dann der Fall, „wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“⁶⁰

Im **F-Plan** werden i.d.R. die für die Bebauung vorgesehenen Flächen (Bauflächen) nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (W für Wohnbauflächen, M für gemischte Bauflächen, G für gewerbliche Bauflächen und S für Sonderbauflächen) dargestellt.

Im **B-Plan** können diese Angaben noch weiter verfeinert werden. Z.B. steht WA für allgemeine Wohngebiete, WS für Kleinsiedlungsgebiete usw.. Darüber hinaus können auch Angaben über die Geschossflächenzahl (GFZ), die Baumassenzahl (BMZ) oder der Höhe die baulichen Anlagen beschrieben werden. Der **B-Plan** legt damit die Art und das Maß der baulichen Nutzung fest.

⁶⁰ §34 Abs. 1 BauGB (2002)

Zusätzlich können die weiter konkretisierende Grundflächenzahl (GRZ), die Zahl der Vollgeschosse und weitere textliche Festsetzungen über Nutzungsmöglichkeiten oder Ausschlüsse festgeschrieben werden.⁶¹

Die GFZ drückt dabei das Verhältnis der Fläche aller Vollgeschosse zur Fläche des Grundstücks aus. Die GRZ dagegen legt das maximal zulässige Verhältnis der überbaubaren Grundstücksfläche fest. Die BMZ gibt an, wie viel Kubikmeter Baumasse je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Die Definitionen für Vollgeschosse werden ebenfalls in der BauNVO näher beschrieben und festgelegt.

Durch staatlich strikt reglementierte Rahmenbedingungen ist das von Tankstellen ausgehende Maß an Störung des Umfeldes stark reduziert. Daher sind **Tankstellen zulässig** in Dorfgebieten⁶² (MD), in Mischgebieten⁶³ (MI), in Gewerbegebieten⁶⁴(GE), Industriegebieten⁶⁵ (GI) und in Kerngebieten⁶⁶ (MK) im Zusammenhang mit Parkhäusern und Garagen.

Ausnahmsweise zulässig sind Tankstellen auch in Kerngebieten ohne den Zusammenhang mit Parkhäusern oder Garagen⁶⁷, in Kleinsiedlungsgebieten⁶⁸ (WS) sowie in allgemeinen⁶⁹ (WA) oder besonderen Wohngebieten⁷⁰ (WB).

Über die textlichen Festsetzungen kann der Betrieb von Tankstellen im B-Plan auch in anders genutzten Gebieten ausdrücklich gestattet sein.⁷¹

Wird ein B-Plan erst während der Betriebszeit gemäß des Genehmigungsbescheides des Gewerbeaufsichtsamts rechtskräftig, so besteht, auch wenn die aktuelle Nutzung von den Festsetzungen abweicht, **Bestandsschutz**. Die Dauer des Schutzes ist dabei von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Der Schutz kann so lange weiter gelten,

⁶¹ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 801 ff.

⁶² Vgl. §5 Abs. 2 BauNVO (2002)

⁶³ Vgl. §6 Abs. 2 BauNVO (2002)

⁶⁴ Vgl. §8 Abs. 2 BauNVO (2002)

⁶⁵ Vgl. §9 Abs. 2 BauNVO (2002)

⁶⁶ Vgl. §7 Abs. 2 BauNVO (2002)

⁶⁷ Vgl. §7 Abs. 3 BauNVO (2002)

⁶⁸ Vgl. §2 Abs. 3 BauNVO (2002)

⁶⁹ Vgl. §4 Abs. 3 BauNVO (2002)

⁷⁰ Vgl. §4a Abs. 3 BauNVO (2002)

⁷¹ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 798

wie die Betriebsgenehmigung Gültigkeit behält, also der Betreiber alle Auflagen und Standards erfüllt. Der Bestandsschutz endet dann erst mit dem Beginn einer andersartigen Nutzung.⁷² Im Rahmen des Bestandsschutz sind aber vorübergehende Leerständen im Zuge von Modernisierungsvorhaben möglich, sofern nur geringfügige bauliche Veränderungen erfolgen. Die Gebäude sollen in ihrer Erscheinung nicht verändert und weiter als identisch mit den früheren Gebäuden gelten. Zum Thema des Bestandsschutzes gibt es eine unterschiedliche Rechtsprechung, so dass die Wahrung des Schutzes gerade im Falle der Tankstellen schwierig ist.⁷³

4.3 Standortfaktoren

Die besondere Bedeutung des Standortes für die Wirtschaftlichkeit einer Tankstelle ist hier bereits mehrfach im Zusammenhang mit dem Tanktourismus, dem so genannten Tankstellensterben oder der Ertragsstruktur angeklungen. Die Wahl eines solchen Standortes orientiert sich an einer Vielzahl von Faktoren, die ihrerseits abhängig sind von der Funktion, die die Tankstelle zu erfüllen hat.

Die Richtlinie für die Anlage von Tankstellen an Straßen (RAT) unterscheidet drei Funktionen bzw. Aufgabenbereiche von Tankstellen. Demnach können die Stationen als **Versorgungsstützpunkte** dienen, als **Wohnfolgeeinrichtungen** oder **zur speziellen Bedarfsdeckung** in Zusammenhang mit Einkaufszentren, etc.. Je nachdem, um welchen Typ Tankstelle es sich handelt, sind verschiedene der nachfolgend genannten Faktoren unterschiedlich zu gewichten. Die Faktoren selbst sind ähnlich den Standortdeterminanten für den Einzelhandel.

Zu unterscheiden ist zwischen dem **Mikrobereich** und dem **Makrobereich**. Einer der Punkte aus dem Bereich ‚**Makro**‘⁷⁴ sind Planung bzw. städtebauliche Gründe. Diese werden hier nicht gesondert

⁷² Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 654, Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 4.5.8/18

⁷³ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 4.5.8/17 ff.

⁷⁴ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1268 ff.

betrachtet. Die Bedeutung der Stadtplanung wurde bereits in Kapitel 4.2 abgehandelt.

4.3.1 Der Mikrobereich

Unter dem Mikrobereich kann man die Faktoren gruppieren, die das **direkte, lokale Umfeld** betreffen. Das sind z.B. die Sichtbarkeit der Anlage, die Länge der Straßenfront, die Gestaltung der Zu- und Abfahrten und die Verkehrsführung vor Ort.

Die RAT nennt wiederholt als primäres Ziel bei der Planung einer Tankstelle, Störungen im Verkehrsfluss zu vermeiden und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht zu beeinträchtigen. Daraus ergibt sich zwingend die Bedeutung der oben genannten Punkte. Die Tankstelle und ihre Zufahrt muss für den Fahrer **frühzeitig erkennbar** und ohne höheren Aufwand anzusteuern sein. Fehlende Abbiegespuren oder gar die Notwendigkeit des Umfahrens einer Mittelinsel bei baulich getrennten Fahrbahnen verringern das Interesse des Fahrers, genau diese Tankstelle anzufahren und erhöhen gleichzeitig das Gefährdungspotential. Zu enge oder zu schmale Kurven bei der Zufahrt erhöhen das Sicherheitsrisiko.

Unter diesen Gesichtspunkten sollten Grundstücke mit Straßentankstellen u.a. die folgenden Anforderungen erfüllen. Die **Straßenfront** sollte **mindestens 50 m** lang und damit deutlich erkennbar sein. Außerdem sind an der Hauptstraße liegende **Zu- und Abfahrten** vorteilhaft. Gleichzeitig sollte ein **Abbiegen von der Ausfahrt in jede Richtung** möglich sein.⁷⁵ Wichtig ist auch, ob es sich um eine beidseitige Anlage handelt. Daraus ergibt sich, dass ein Teil des die Tankstelle passierenden Verkehrs die Station auf der gegenüberliegenden Seite bevorzugt.

4.3.2 Lage, Infrastruktur

Der wohl wichtigste Standortfaktor für ein tankstellengenutztes Grundstück ist die **infrastrukturelle Anbindung**. Der wirtschaftliche Erfolg ist in erster Linie von der Straße und ihrer Funktion im Verkehrsnetz abhängig. Die

⁷⁵ Vgl. Polt (1999), S. 6

Fragen, wie hoch die Verkehrsfrequenz ist, was die Straße miteinander verbindet, ob sie innerstädtisch oder im Randgebiet einer Klein-, Mittel- oder Großstadt oder außerorts liegt, sind hier von besonderer Bedeutung.

Die genauen Präferenzen der einzelnen Mineralölgesellschaften sind dabei unterschiedlich und es werden nur wenige Angaben diesbezüglich gemacht.

Nach Aussage eines Esso-Pressesprechers wäre demnach eine Tankstelle in der Nähe des Stadtzentrums im **Beziehungsdreieck** zwischen Wohngebiet, Arbeitstätte und Einkaufszentrum ein bevorzugter Standort. Solche Flächen sind hochwertig und wären bei einer Nutzung für eine Tankstelle sehr wahrscheinlich ‚underrented‘, also unter ihrem Wert genutzt. Zusätzlich stehen bei solchen Flächen oft planungstechnische Belange dieser Form der Nutzung entgegen.

Daher werden Tankstellen im Randgebiet an **Ausfallstraßen**, an Straßen mit einer hohen **Verkehrsfrequenz von 10.000 bis 14.000 und mehr Kfz pro Tag** bevorzugt.⁷⁶ Es sollte sich dabei um Verbindungsstraßen handeln, die von Gewerbe- und Industriegebieten zu Wohngebieten führen oder zu Umgehungsstraßen, Bundesstraßen oder Autobahnen. Die Tankstelle sollte dann **ausfahrend rechts** der Fahrbahn liegen, da u.a. Studien von Esso belegen, dass i.d.R. nach der Arbeit auf dem Heimweg getankt wird und nicht auf dem Weg zur Arbeit. Das gleiche trifft auf Tankstellen zu, die an Ausfallstraßen zum überregionalen Verkehrsnetz liegen. Die Menschen tanken i.a. vor langen Fahrten und nicht danach.

Generell ist es von Vorteil, wenn Tankstellengrundstücke aus beiden Fahrtrichtungen und ohne Verursachungen von Störungen des Verkehrsflusses oder der Sicherheit befahrbar sind. Evtl. wird bei einer solch hohen Frequenz wie bereits erwähnt eine beiderseitige Anlage nötig, wenn das Kreuzen z.B. durch bauliche Maßnahmen (Mittelinseln, etc.) oder durch Verbote unterbunden wird oder Abbiegemöglichkeiten nicht vorhanden sind.⁷⁷

⁷⁶ Vgl. DEGI (2003), S. 54

⁷⁷ Vgl. RAT (1985), S. 8

4.3.3 Einzugsbereich, Konkurrenzsituation

Die Wirtschaftlichkeit einer Tankstelle hängt von den Umsätzen und die wiederum von der Anzahl der Kunden ab. Die Kundenzahlen setzt sich aus zwei Gruppen zusammen. Die erste Gruppe stellen die Anwohner der Umgebung dar, die zweite Gruppe ergibt sich aus dem Durchgangsverkehr.⁷⁸

Der Einzugsbereich kann mit Daten von Statistischen Ämtern, Wissen über die Topografie der Region (natürliche Grenzen) und oft auch mit Hilfe von Internetauftritten der Gemeinden und Städte abgeschätzt werden.

Gerade für das für den Betreiber wichtige Shopgeschäft ist ein großer Einzugsbereich, möglichst mit **über 10.000 Einwohnern**, nötig. Deren Qualität i.S. von Kaufkraft und Kaufbereitschaft, sowie außerdem Entwicklungstendenzen, die Zu- oder Abwanderung, sind sehr wichtig.

Hierbei spielt die Anzahl der Tankstellen im Umfeld eine bedeutende Rolle. Auf diese Tankstellen verteilen sich die potentiellen Kunden, wobei die **am Straßenzug erste Tankstelle** den anderen gegenüber einen Wettbewerbsvorteil hat.⁷⁹ Eine große Zahl an Wettbewerbern am Standort erhöht aber den wirtschaftlichen Druck und verringert die Chancen auf Rentabilität. Das wirkt sich über geringere realisierbare Mieten negativ auf den Wert des Tankstellengrundstückes aus.

4.3.4 Größe, Flächenangebot

Die Fläche einer Tankstelle sollte in jedem Fall größer als 800 m² sein. Wenn weitere Dienstleistungen mit dem Betrieb verbunden sind, sollten 1.000 bis 2.000 m² angestrebt werden. Diese Größenordnung sieht die RAT, Stand 1985, vor.⁸⁰ Wenn man sich die Veränderungen in der Struktur der Geschäfte seit 1985 betrachtet, scheinen diese Zahlen zu gering. 85% aller Tankstellen sind heute bereits mit Convenience-Shops ausgestattet, die über die Hälfte zum Gewinn einer Tankstelle beitragen.

⁷⁸ Vgl. Polt (1999), S. 7

⁷⁹ Vgl. Polt (1999), S. 6

⁸⁰ Vgl. RAT (1985), S. 9

Moderne Shops haben aber alleine **Verkaufsflächen** von bis zu **250 m²**.⁸¹ Minimum für den Betrieb eines rentablen Shops sind 100 m². Für die heutigen Ansprüche wird eine Größe von insgesamt **2.500 bis 4.000 m²** als angemessen angesehen, bei der Bedienung eines hohen LKW-Anteils sollten es sogar über 5.000 m² sein.⁸²

Als optimal gilt ein **rechteckiger, möglichst quadratischer, Flächenzuschnitt** mit einer mindestens 50 m langen Straßenfront und frühzeitig erkennbaren, **günstig liegenden Zu- und Ausfahrten**. Günstig ist auch die Lage an einem Verkehrsknotenpunkt in einer Ecklage. Von einer solchen Lage rät die RAT allerdings den planenden Ämtern mit Hinweis auf Störungen und Risiken bzgl. der Verkehrssicherheit ab.⁸³ Trotzdem ist die Lage an einem Knotenpunkt vorteilhaft. Besonders an einem Kreisverkehr haben viele Fahrer die Möglichkeit, ohne Umstände und Gefährdungen des fließenden Verkehrs das Grundstück zu erreichen.

In vorangegangenen Kapiteln wurde der wachsende Flächenbedarf beispielsweise für den Shop oder die steigenden Abfertigungszahlen je Station angesprochen. Dadurch könnten bereits in absehbarer Zeit die oben genannten Zahlen für die optimale Grundstücksgröße überholt sein. Vorteilhaft ist also, wenn **Arrondierungsmöglichkeiten** zu den Grundstücken bestehen. Unter Arrondierung wird i.a. das Zusammenlegen von Grundstücken, der Zuerwerb von benachbarten Flächen verstanden.

4.3.5 Stadtfunktionale Faktoren

Unter den stadtfunktionalen Faktoren lassen sich die **Wirtschaftsstruktur**, die Bedeutung und die speziellen Funktionen der Stadt zusammenfassen.⁸⁴ So sind Wirtschaftszentren, in die viele Menschen täglich mit ihrem Fahrzeug zur Arbeit pendeln vorteilhaft für den Tankstellenbetrieb gegenüber einer Stadt mit ‚kurzen Wegen‘, also einer guten Durchmischung von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten.

⁸¹ Vgl. DEGI (2003), S. 53

⁸² Vgl. Polt (1999), S. 6

⁸³ Vgl. RAT (1985), S. 9

⁸⁴ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1268

Unter ‚Bedeutung der Stadt‘ ist die Funktion als Ober-, Mittel- oder Unterzentrum für eine Region zu verstehen. Wichtig ist die daraus resultierende **Magnetwirkung** z.B. für Einkaufspublikum. Mit speziellen Funktionen ist z.B. die Ausstattung der Stadt mit einer **Universität** oder **touristischen Attraktionen** gemeint.

Alle Faktoren, die die Anziehungskraft des Standortes erhöhen, sind unter diesem Punkt zusammenzufassen. Die Auswirkungen auf den Wert eines Tankstellengrundstückes sind allerdings nicht gesondert zu betrachten, sie finden im DTV und den daraus resultierenden Erträgen bereits Berücksichtigung.

Die nachfolgende Tabelle fasst die wichtigsten Standortfaktoren und Kenngrößen übersichtlich zusammen:

Mikrobereich	+ über 50 m lange Straßenfront + gut sichtbar + unproblematische Zu- und Abfahrft
Lage	+ Ausfallstraße, ausfahrend rechts + Pendlerverkehr (heimfahrend) + hoher DTV, möglichs über 10.000 Kfz pro Tag
Einzugsbereich	+ über 10.000 Einwohner
Konkurrenzsituation	+ wenige Wettbewerber + am Straßenzug die erste
Größe	+ über 800 m² Fläche, mit Dienstleistungen 2.500 bis 4.000 m², bei hohem LKW-Anteil über 5.000 m². + quadratischer Zuschnitt + Arrondierungspotential
Planungsrecht	+ Planungsrechtliche Freiheiten, auch in absehbarer Zukunft + keine Einschränkungen (Wasserschutzzone, ...)
Station	+ über 100 m² Verkaufsfläche, aktuell bereits über 250 m², Tendenz steigend + über 3 Zapfsäulen + über 4 Mio. Liter Durchsatz pro Jahr

Abb. 13: Zusammenfassung von positiven Eigenschaften für den Standort von Tankstellen.

4.4 Abfälle und Altlasten

Gerade bei tankstellengenutzten Grundstücken drängt sich immer die Frage nach der Möglichkeit einer **Kontamination** dieser Flächen auf. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die Form der Kontamination zu klären und die Begrifflichkeiten zu klären. So ist deutlich zwischen Altlasten und Abfällen zu unterscheiden, da ihr Umgang unterschiedliche Handlungsweisen erfordert.

Das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/ AbfG) definiert **Abfälle** wie folgt: „Abfälle [...] sind alle beweglichen Sachen [...] [gemäß Anlage zum Gesetz auch kontaminierte **Stoffe oder Produkte**, die bei der Sanierung von Böden entstehen], **deren Besitzer sich ihrer entledigt, entledigen will oder entledigen muss.**“⁸⁵

Nach freier Auslegung schließt dies jede Form der Kontamination mit ein, jedoch sind Altlasten nach dem Bundesbodenschutzgesetz, das am 01.03.1999 in Kraft trat, anders zu behandeln.

Altlasten sind danach auch „sonstige Grundstücke [egal ob gewerblich oder privat genutzt], auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist, [...] durch die **schädliche Bodenveränderungen** oder **sonstige Gefahren** für den einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden.“⁸⁶

Anders als Abfälle definieren sich Altlasten damit über den schädigenden Charakter.

Grundsätzlich erwartet der Käufer eines Grundstücks, dieses uneingeschränkt i.S. der planungsrechtlichen Vorgaben bebauen bzw. nutzen zu können. Kosten zur Herstellung dieses Zustandes wird er vom fiktiv altlastenfrei ermittelten Wert im Rahmen der freien Verhandlungen abziehen. Die genaue Einschätzung der Kosten für die Entsorgung oder Beseitigung der Abfälle oder Altlasten werden durch gesonderte **Bodengutachter** bewertet.

Dennoch sollte der Sachverständige ein Verständnis für die Folgen des Bekanntwerdens einer Kontamination haben. Die Deutsche Bahn AG fasst detailliert die Einstufung und den notwendigen Umgang mit Abfällen und Altlasten zusammen. Gemäß den genannten Definitionen zielen die Handlungskategorien 1.1 und 1.2 nicht auf Altlasten i.e.S. ab, sondern auf Abfälle. Bei dem nachfolgend dargestellten Schema handelt es sich dabei um allgemein anerkannte Verfahrensrichtlinien.

⁸⁵ KrW-/ AbfG (1994) §3 (1) und Anhang I

⁸⁶ BBodSchG (1998) §2 (5)

Abfälle	HKO	Altlastenverdacht nicht bestätigt. Kein weiterer Handlungsbedarf. Entlassung aus dem Altlastenverdacht möglich.
	HK1.1	Kontaminationen des Untergrundes im Sinne einer latenten Gefährdung festgestellt. Keine Handlungserfordernis zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, da Schadenseintritt bei unveränderter Nutzung nur mit geringer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Im Fall von Eingriffen in den Untergrund ist dabei der anfallende kontaminierte Bodenaushub voraussichtlich recyclebar oder beschränkt wiedereingebaufähig . Als Kriterium gelten die so genannten Zuordnungswerte für Einbauklassen von mineralischen Reststoffen und Abfällen der LAGA 1994. Zuordnungswert <= Z2.
	HK1.2	Kontaminationen des Untergrundes im Sinne einer latenten Gefährdung festgestellt. Keine Handlungserfordernis zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, da Schadenseintritt bei unveränderter Nutzung nur mit geringer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Im Fall von Eingriffen in den Untergrund ist der dabei anfallende 'kontaminierte Bodenaushub voraussichtlich nicht recyclebar oder beschränkt wiedereingebaufähig , sondern behandlungsbedürftig bzw. deponiebedürftig. Als Kriterium gelten die so genannten Zuordnungswerte für Einbauklassen von mineralischen Reststoffen und Abfällen der LAGA (1994). Zuordnungswert > Z2.
Altlasten	HK2	Kontaminationen des Untergrundes im Sinne einer konkreten Gefährdung festgestellt. Es besteht Handlungsbedarf zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, da ein Schadenseintritt mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist.
	HK3	Kontaminationen im Sinne einer akuten Gefährdung festgestellt. Es besteht sofortiger Handlungsbedarf zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Ein Schaden ist bereits eingetreten oder der Eintritt steht unmittelbar bevor.

Abb. 14: Handlungskategorien (HK) der DB AG im Umgang mit Abfällen und Altlasten.

Zur Bestimmung der Verfahrensweise im Rahmen der Altlastenbearbeitung benötigt man die Einbauklassen von mineralischen Reststoffen und Abfällen der LAGA (1994)⁸⁷ mit den dazugehörigen Zuordnungswerten:

Einbauklasse (Zuordnungswert)	
Z0	uneingeschränkter Einbau
Z1	eingeschränkter offener Einbau
Z2	eingeschränkter Einbau mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen
Z3	Einbau/ Ablagerung in Deponieklasse I, TA Siedlungsabfall
Z4	Einbau/ Ablagerung in Deponieklasse II, TA Siedlungsabfall
Z5	Einbau/ Ablagerung in Deponie, TA Sonderabfalldeponie

Abb. 15: Einbauklassen bzgl. Abfälle und Altlasten gem. LAGA.

Grundsätzlich trifft für Tankstellen zu, dass mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wird, jedoch verhindern heute Umweltauflagen und Bauvorschriften, wie z.B. die vorgeschriebene Bodenversiegelung, weitestgehend die Beeinträchtigung von Luft, Boden und Wasser. Ausgehen muss man daher im Sinne von Altlasten von nicht betroffenen

⁸⁷ Erläuterung: LAGA = Länderarbeitsgemeinschaft Abfall

Grundstücken, wobei jede der Flächen als Einzelfall gesondert zu betrachten ist.

Konkret anfallende Kosten im Falle einer festgestellten Belastung durch Altlasten oder Abfälle sind durch den Sachverständigen für Immobilienbewertung nicht abzuschätzen. Sie werden daher bei der Erstellung eines Gutachtens ausgeklammert, sofern nicht konkrete, verlässliche Werte diesbezüglich vorliegen. Es werden i.d.R. fiktiv altlastenfreie Grundstücke unterstellt und dies nachrichtlich erwähnt.

Wenn ein positiver Altlastenbefund vorlag, die Beseitigung bereits abgeschlossen ist, kann durch Einführung eines **merkantilen Minderwerts** das Unbehagen des Käufers bei ehemals mangelbehafteten Grundstücken berücksichtigt werden. Die gilt auch, wenn der Mangel in technisch einwandfreier Weise beseitigt wurde. Unter dem merkantilen Minderwert wird „der verkehrsmäßige Minderwert verstanden, der trotz [und nur nach] der Beseitigung eines Mangels am Objekt haften bleibt.“⁸⁸ Der bloße Altlastenverdacht rechtfertigt nicht die Einführung dieses Faktors, da im Verdachtsfall weitergehende Untersuchungen diesen Verdacht bestätigen oder widerlegen werden. Sind definitiv keine Altlasten vorhanden, kann ein merkantiler Minderwert nicht gerechtfertigt werden. Sind dagegen Altlasten auf dem Grundstück vorhanden, werden die für die Beseitigung anfallenden Kosten im Gutachten berücksichtigt. Grundsätzlich ist Vorsicht im Umgang mit dem merkantilen Minderwert geboten, denn die Wertminderung darf nicht im Rahmen der Verkehrswertermittlung ein zweites Mal erfasst werden.⁸⁹

⁸⁸ Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 441

⁸⁹ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1883

5 Entwicklung eines Modells zur überschlägigen Wertermittlung

Die Relevanz aller vorgenannten Faktoren für die Wertermittlung ist aufgezeigt worden. Im folgenden Kapitel wird beschrieben, wie das Verfahren zur überschlägigen Kurzwertschätzung der einzelnen Objekte im Rahmen einer **Paketbewertung** aufgebaut ist, und wie sich die Faktoren in dem Modell auswirken.

Prinzipiell steht der **Massenbewertung** der Grundsatz der **Einzelbewertung** entgegen. Nach diesem Grundsatz sind die Verkehrswerte unterschiedlicher Immobilien individuell zu bewerten. Grundstücke und deren Bebauung stellen streng genommen Unikate dar. Dennoch lassen sich Verkehrswertermittlungen bündeln.⁹⁰ Die Paketbewertung basiert auf einem relativ homogenen Portfolio und einer kleinen Masse von Objekten. Die Paketbewertung ist daher von der Massenbewertung getrennt zu betrachten. Dennoch ergeben sich zwangsläufig Punkte, denen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, um Schwächen der wertermittlungstechnischen Bündelung Rechnung zu tragen.

Die Wertermittlungsverordnung (§7 WertV) beschreibt die gebräuchlichen Verfahren zur Verkehrswertermittlung von Einzelobjekten. Danach wird der Verkehrswert aus dem Vergleichswertverfahren, dem Ertragswertverfahren oder dem Sachwertwertverfahren abgeleitet. Durch eine Marktanpassung wird dann aus dem Ergebnis des Vergleichswertverfahrens und des Sachwertverfahrens unter Würdigung der Aussagefähigkeit des gewählten Verfahrens der Verkehrswert i.S. von §194 BauGB abgeleitet. Bei dem Ertragswertverfahren findet eine Marktanpassung bereits durch den Liegenschaftszinssatz innerhalb des Verfahrens statt.

⁹⁰ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 102

Das **Sachwertverfahren** wird vorzugsweise angewendet, wenn die Bausubstanz im Vordergrund steht. Dem Verfahren liegt die Überlegung zu Grunde, dass sich der Kaufpreis für ein bebautes Grundstück an den Kosten der Wiederherstellung eines vergleichbaren Zustandes, also Beschaffung eines gleichwertigen Grundstücks und Bebauung mit vergleichbaren baulichen Anlagen, orientiert.⁹¹ Bei Veräußerungsgeschäften von Tankstellen steht i.d.R. nicht die Bausubstanz im Vordergrund.

Genau wie Hotels und Gaststätten handelt es sich bei Tankstellen um Sonderimmobilien,⁹² das sind in der Regel **Ertragsobjekte**. Hier kommen das **Ertragswertverfahren** oder auch als modifiziertes Ertragswertverfahren (**Pachtwertverfahren**) für die Ermittlung des Verkehrswertes in Betracht.⁹³ Bei der Bewertung der Tankstellen steht der nachhaltig erzielbare Ertrag im Vordergrund. Auf ihm ruhen Verkaufsabsichten oder andere Bewertungsinteressen. Wenn Gebäude und Grundstück im Eigentum des Vermieters sind, bietet sich das Ertragswertverfahren an, trotzdem lässt sich diese Bewertungsaufgabe auch über das Vergleichwertverfahren lösen.

Das **Vergleichswertverfahren** bietet sich insbesondere bei unbebauten Grundstücken an, ist aber generell auch unter besonderer Vorsicht bei bebauten Grundstücken anwendbar.⁹⁴ Dafür sollte eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein. So sollte eine genügend große Anzahl von Kaufpreisen aus der Kaufpreissammlung für vergleichbare Grundstücke vorliegen, und die Grundstücke müssen in ihren wertbeeinflussenden Merkmalen hinreichend mit den zu bewertenden Grundstücken übereinstimmen.⁹⁵ Für Tankstellen liegen i.d.R. nicht ausreichend Vergleichskaufpreise vor, andernfalls wäre dieses Verfahren sehr gut geeignet, Objekte eines relativ homogenen Teilmarktes zu bewerten.

⁹¹ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 1.3.7/29

⁹² Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1574, vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/551

⁹³ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 4.5.4/11

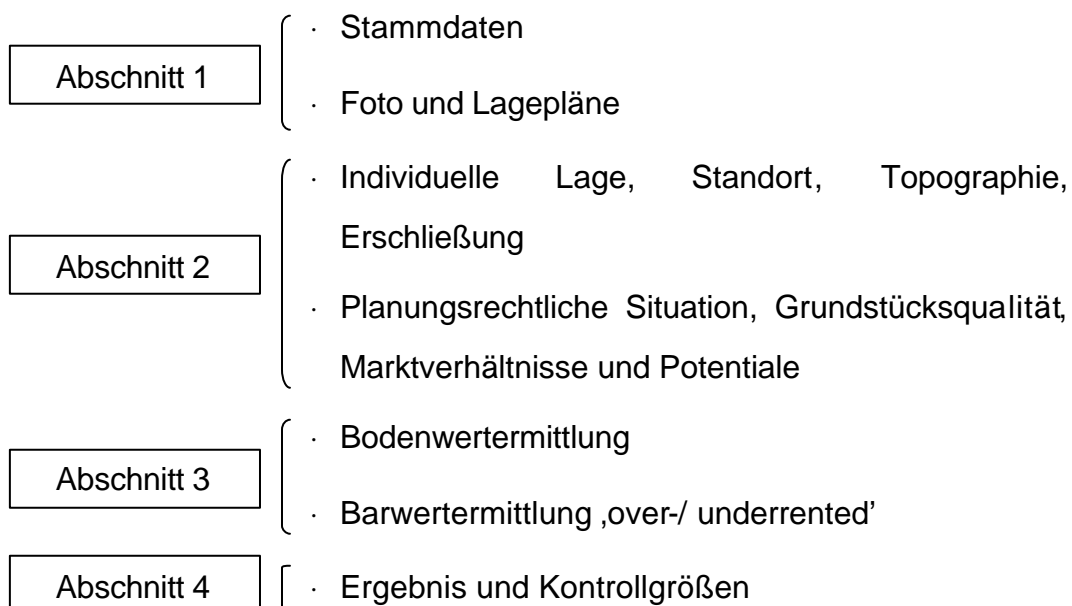
⁹⁴ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 1.3.7/3

⁹⁵ Vgl. Gerardy, Möckel (2003), S. 1.3.7/5

Neben den in der WertV genau definierten Verfahren sind aber auch andere Verfahren zur Ermittlung eines Immobilienwertes möglich. Es kann nach dem Grundgedanken des Ertragswertverfahrens der Bodenwert ermittelt werden. Anschließend findet über die Barwertbetrachtung der Differenz des durch die spezifische Nutzung tragbaren Bodenwertes zum Bodenrichtwert die Markt- und Nutzungsanpassung statt. Dies geschieht in einer over-/ underrented- Betrachtung, die der Kapitalisierung des Mehr- und Minderwertes der tatsächlichen Miete aus dem fiktiv tragbaren Bodenwert entspricht. Es werden die Mehr- oder Mindermieten gegenüber der nachhaltig erzielbaren Miete über die Restlaufzeit des Mietvertrages betrachtet.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob dieses Verfahren im Falle der Bewertung eines einzelnen Objektes mit ausreichender Genauigkeit arbeitet, um darüber den Verkehrswert i.S. des §194 BauGB ermitteln zu können. In der Summe eines Paketes unter der Annahme von sich ausgleichenden Ungenauigkeiten kann dieses Verfahren dennoch einen plausiblen Wert ergeben, der in der Summe dem Verkehrswert gleicht.

Die 7 Bereiche des zur Kurzwertschätzung angewandten Modells können in 4 Abschnitte gruppiert werden:



5.1 Abschnitt 1: Grundlegende objektbezogene Daten

Der erste Abschnitt gliedert sich in zwei Bereiche. Der erste Bereich beinhaltet die **Stammdaten**, der zweite Bereich das **Foto** und den **Lageplan**.

Unter den Stammdaten werden die für die **genaue Identifizierung** notwendigen Daten zusammengefasst. Angaben über Ort, Straße, Hausnummer sowie auch interne Angaben über Verwaltungseinheiten o.ä. werden hier eingangs im Formular genannt. Auch die Mietfläche ist hier vermerkt.

Damit sich der Sachverständige ein Bild von den örtlichen Gegebenheiten machen kann, **veranschaulichen** Fotos, Lagepläne oder andere Pläne die Eigenheiten, Ansichten, Grundrisse usw.. Unter Umständen ist es im Rahmen einer solchen Paketbewertung nicht erforderlich oder ggf. vom Auftraggeber nicht gewünscht, zu jedem Objekt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Das Ergebnis der Wertschätzung gewinnt aber durch eine Ortsbesichtigung an Qualität. Andernfalls hilft zur Bewertung einer Tankstelle z.B. ein Lageplan und ein Auszug aus einem Stadtplan weiter, um einschätzen zu können, wie Lage, Erschließung, Anschluss an das Straßennetz etc. vor Ort sind. Außerdem helfen sie abschließend dem Auftraggeber, sich ein Bild von dem Objekt zu machen und der Wertermittlung im weiteren Verlauf besser folgen zu können.

5.2 Abschnitt 2: Weiterführende objektbezogene Informationen

Auch in diesem Abschnitt sind zwei Teilbereiche zusammengefasst. Der erste Bereich behandelt die **individuelle Lage**, den **Standort**, die **Topografie** und die **Erschließung** vor Ort. Der zweite Teilbereich befasst sich mit der **planungsrechtlichen Situation**, der **Grundstücksqualität** i.S. von §4 WertV und den **Marktverhältnissen und Marktpotentialen**.

Im ersten Teilbereich werden wichtige Hinweise auf die **infrastrukturelle Anbindung** der Tankstelle an das lokale und überregionale Verkehrsnetz, Informationen über den Ort, in dem sich das Grundstück befindet, sowie

wichtige Erkenntnisse über die Nachbarbebauung festgehalten. Alle Anhaltspunkte, die Einfluss auf die Einschätzung des Grundstückswertes haben könnten, werden hier beschrieben, damit der Sachverständige sein Bild über das betroffene Grundstück vervollständigen kann.

Weiterhin werden in diesem Abschnitt die gegebenen **Standortparameter** aufgelistet, sowie eine Einschätzung des Tankstellenmarktes am Berichtsort getroffen. Die Informationen erhält der Gutachter zu großen Teilen aus den Lage- und Stadtplänen, dem Internet, von den statistischen Ämtern und aus der telefonischen Befragung der Mitarbeiter des zuständigen Stadtplanungsamtes. Um Informationen über städtebauliche Entwicklungen, B- und F-Pläne zu erhalten, muss diese Behörde auf jeden Fall kontaktiert werden.

Tankstellenverzeichnisse, Aussagen von Ortskundigen oder Stadtpläne mit vermerkten Tankstellen erlauben Rückschlüsse auf die **Konkurrenzsituation** und damit eine Aussage über Angebot und Nachfrage, **Vermarktungsdauer** und Preistendenz am Berichtsort. Aussagen über den Marktverlauf können über die Umsatzdaten in Relation zu Durchschnittswerten getätigt werden.

Im zweiten Teilbereich wird die **Rechtsgrundlage der Bebaubarkeit** gemäß BauGB festgehalten, sowohl für die **aktuelle Nutzung** als auch für **zukünftige Planungen**. Für den Fall der städtebaulichen Entwicklung einer betroffenen Fläche können sich erhebliche Veränderungen in der Wertschätzung der Fläche ergeben, die sich nicht zuletzt in der später folgenden Anpassung des Bodenwertes widerspiegelt. Befindet sich die Tankstelle auf unbeplantem Gebiet, greift i.d.R. §34 bzw. §35 BauGB und das Objekt genießt vorerst Bestandsschutz.

Ein weiterer Punkt ist die Abfrage von **Arrondierungspotentialen**, die wie bereits angesprochen zukünftige Erweiterungen der Tankstelle bei steigendem Flächenbedarf ermöglichen könnten. Dieses Potential ist nur interessant im Falle neuer Vertragsverhandlungen.

5.3 Abschnitt 3: Wertschätzung

Der Abschnitt, der hier unter dem Oberbegriff ‚Wertschätzung‘ zusammengefasst wird, umfasst zwei Teilbereiche. Zuerst wird der **Bodenwert** ermittelt, anschließend findet die Betrachtung der Über- oder Unterausnutzung durch die **Barwertermittlung** ‚over-/ underrented‘ statt.

Um bei dem verkürzten Verfahren der überschlägigen Kurzwertschätzung auf ein plausibles Ergebnis zu kommen, wird der Wert in zwei Schritten ermittelt. Im ersten Schritt wird der Bodenwert analog zur Ermittlung im Rahmen des Ertragswertverfahrens aus Bodenrichtwerten des Gutachterausschusses gewonnen. Auf Grundlage der in den vorherigen Abschnitten zusammengetragenen Daten passt der Sachverständige den Bodenrichtwert an die lokalen Gegebenheiten und sonstige wertbeeinflussende Umstände durch die Verwendung geeigneter Zu- oder Abschläge an.

Die **Bodenrichtwerte** stellen dabei vom Gutachterausschuss gesammelte Vergleichskaufpreise dar, die auf ein fiktives Bodenrichtwertgrundstück normiert werden. Unterschieden werden muss, ob der Richtwert auf ein erschließungsbeitragsfreies (**ebfr.**) oder erschließungsbeitragspflichtiges (**ebpf.**) Normgrundstück abgestellt ist. Der erschließungsbeitragsfreie Bodenrichtwert ist die maßgebende Rechengröße in den meisten Verfahren zur Verkehrswertermittlung. Wird der erschließungsbeitragspflichtige Wert verwendet, müssen die anteiligen Kosten für die Erschließung, die sich je nach Lage und Topographie im Rahmen von 15 bis 50 €/m² bewegen, zum Bodenrichtwert addiert werden. So wird der vergleichsweise bessere Zustand des tankstellengenutzten Grundstücks repräsentiert. Dieser Erschließungskostenbeitrag ist in der Regel eine reine Rechengröße der Gutachterausschüsse. Sie passen die Bodenrichtwerte, die aus tatsächlich gehandelten und meist erschlossenen Grundstücken gewonnen werden an das Normgrundstück an, indem sie einen angenommenen Beitrag von den Bodenwerten abziehen. Dieser Betrag muss dann erfragt und auf den Richtwert addiert werden.

Ist das betrachtete Grundstück nicht erschlossen, der Bodenrichtwert aber erschließungsbeitragsfrei, dann müssten die Erschließungskosten bestimmt werden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Grundsätzlich entspricht der Bodenwert wirtschaftlich optimal bebauter Flächen dem Bodenwert unbebauter bzw. freigelegter Grundstücke. Die Bodenrichtwerte sind also übertragbar auf das Bewertungsgrundstück. Liegt eine Über- oder Unterausnutzung vor, muss der Bodenwert angepasst werden.⁹⁶

Eine **Unterausnutzung** liegt vor, wenn Grundstücke nur teilweise baulich ausgenutzt werden und unbebaute Teilflächen verbleiben, oder wenn das Maß der optimal möglichen und rechtlich zulässigen Nutzung nicht ausgeschöpft ist. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass eine geringer zu bewertende Nutzung als zulässig erfolgt, z.B. eine Wohnnutzung in der Geschäftslage einer Großstadt.

Eine **Übersausnutzung** liegt dagegen vor, wenn Grundstücke durch eine Einzelfallbefreiung von baurechtlichen Vorschriften höher genutzt werden als dies nach einer Freilegung und Neubebauung möglich wäre. Außerdem liegt eine Übersausnutzung dann vor, wenn Grundstücke und deren Aufbauten lediglich Bestandsschutz nach §34 BauGB genießen.⁹⁷

Die Tankstellennutzung weicht regelmäßig von der normalen Nutzung des Grundstücks als z.B. Gewerbe- oder Mischgebietsfläche ab. Um der tatsächlichen Tankstellennutzung gerecht zu werden, wird im angestrebten Modell also eine **Barwertermittlung** durchgeführt. Dadurch kann der Mehr- oder Minderwert bestimmt werden, der sich über den von der Nutzung abhängigen tragbaren Bodenwert ergibt.

Lfd. Nr.	Laufzeit		Restlaufzeit	Eingehende Miete	Differenz zu nachhaltig erzielbar		Vervielfältiger	Rentenbarwert	Abgezinst auf Stichtag		
	von	bis			(mtl.)	(p.a.)			Jahre	Faktor	Ergebnis
1	16.06.2003	31.12.2004	1,55 Jahre	1,41 €/m ²	-0,31 €/m ²	-3,77 €/m ²	1,44	-5,41 €/m ²			-5,41 €/m ²
2	01.01.2005	31.12.2009	5,00 Jahre	1,48 €/m ²	-0,25 €/m ²	-2,94 €/m ²	4,21	-12,39 €/m ²	1,5 Jahre	0,91	-11,32 €/m ²
3											
Summe Mehr- bzw. Minderertrag:				-17 €/m ²	bei 3098 m ²						
Barwert gesamt:				-51.826 €							

Abb. 16: Beispiel ‚Barwertermittlung over-/ underrented‘ mit 2 Staffeln.

⁹⁶ Vgl. Sprengnetter et al. (2003), S. 5/3/1/1 ff.

⁹⁷ Vgl. Sprengnetter et al. (2003), S. 5/3/1/1 ff.

Bei der Barwertermittlung werden die Differenzen der tatsächlichen Mieterträge zu den nachhaltigen Mieterträgen über die Restlaufzeit des Mietvertrages kapitalisiert und abgezinst. Hier sind ggf. vertraglich vereinbarte Staffelungen oder Indexierungen als wahrscheinlich anzunehmende Anpassungen über den Lebenshaltungskostenindex berücksichtigt. Dies erfolgt im Rahmen der Betrachtung der so genannten ‚over-/ underrented‘ Situation.

Elementar für ein stabiles Ergebnis ist die Annahme der **nachhaltig erzielbaren Miete** (M_N). Sie ergibt sich bei dieser Betrachtung aus dem zuvor bestimmten Bodenwert (BW) je Quadratmeter, verzinst mit einem Kapitalisierungszinssatz (p_K), der an den Erbbauzins angelehnt ist. Der empirisch ermittelte und dann angepasste Bodenwert stellt hierbei die ortsübliche Miete dar.

$$M_N = \frac{BW \cdot p_K}{12}$$

M_N - nachhaltig erzielbare Miete
BW - Bodenwert
 p_K - Kapitalisierungszinssatz

„Der Erbbauzins ist das wiederkehrende Entgelt, das der Erbbauberechtigte an den Grundstückseigentümer entrichtet.“⁹⁸ In diesem Fall ist nicht das Erbbaurecht Gegenstand der Betrachtung, sondern ein langfristiges Mietvertragsverhältnis. Die Bebauung ist im hier betrachteten Fall mieterreigen und kann damit analog zum Erbbaurecht nicht als wesentlicher Bestandteil des Grundstücks angesehen werden. Ein typischer Erbbauzinssatz für gewerblich genutzte Grundstücke bewegt sich zwischen 5,5 und 6,5%.⁹⁹ Aus langfristigen Marktbeobachtungen kann für den Kapitalisierungszinssatz für Tankstellen eine Bandbreite von 6,5 bis 8,5% (nicht inflationsbereinigt) abgeleitet werden.¹⁰⁰

Zur Bestimmung des **Rentenbarwertes** (B) des sich aus der Differenz (?) zwischen nachhaltiger und tatsächlicher Miete ergebenden Mehr- oder Mindernutzens wird der Vervielfältiger (V) benötigt. Der Vervielfältiger entspricht dem Rentenbarwertfaktor (a_n).¹⁰¹

⁹⁸ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 2225

⁹⁹ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 2225

¹⁰⁰ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 2415

¹⁰¹ Vgl. Sprengnetter et al. (2003), S. 13/1/3.2/1

Der ergibt sich aus dem Kapitalisierungszinssatz (p) sowie der Dauer des jeweiligen Abschnittes und kann aus den Vervielfältigertabellen der WertV entnommen werden.

$$V = \frac{q^i - 1}{q^i \cdot (q - 1)}$$

V - Vervielfältiger	
q - $p + 1$	
p - Zinssatz	
i - Dauer des betrachteten Zeitraums i	

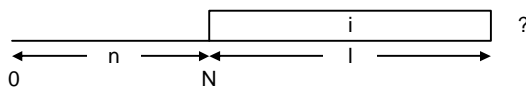


Abb. 17: Zeitachse zur Veranschaulichung der Barwertermittlung

Die Berechnung des Rentenbarwerts (B) wird anteilig für jeden betrachteten Abschnitt, also jede Staffel, durchgeführt. Am Ende werden die Barwerte der Perioden ($B_{n,i}$) addiert. Der Barwert einer Periode i beträgt zu Beginn der Periode i :

$$B_{n,i} = D \cdot a_i = D \cdot V$$

- | | |
|---|--|
| $B_{n,i}$ - Barwert der Periode i zu Beginn der Periode i nach n Jahren | |
| ? - zusätzliche Rente (Differenz nachhaltige und tatsächliche Miete) | |
| a_i - Rentenbarwertfaktor der Periode i | |

Auf den Wertermittlungstichtag diskontiert beträgt der Teilbarwert der Periode i :¹⁰²

$$B_{0,i} = D \cdot a_i \cdot \frac{1}{q^n} = B_{n,i} \cdot \frac{1}{q^n}$$

- | | |
|--|--|
| $B_{0,i}$ - Barwert der Periode i nach 0 Jahren | |
| n - Zeitraum zwischen WE-Stichtag und Beginn der Periode i | |

Der Barwert (B) ergibt sich dann aus der Summe der Barwertanteile ($B_{0,i}$) aus jeder Staffel innerhalb der Restnutzungsdauer. Um den absoluten Einfluss auf den Bodenwert zu erhalten, muss die Summe der Teilergebnisse noch mit der Quadratmeterzahl der betroffenen Fläche multipliziert werden.

$$B_A = \sum B_{0,i} \cdot A = \sum_{i=0}^i \left(B_{n,i} \cdot \frac{1}{q^n} \right) \cdot A$$

- | | |
|--|--|
| A - Fläche der Bewertungseinheit | |
| B_A - absoluter Rentenbarwert bezogen auf die gesamte Fläche | |

In dem in Abbildung 16 genannten Zahlenbeispiel handelt es sich um eine Unterausnutzung („underrented“). Die Miete liegt unter der nachhaltig am Ort erzielbaren und verringert den planungsadäquaten Bodenwert, d.h. den sich aus dem planungsrechtlichen Rahmen ergebenden Bodenwert.

¹⁰² Vgl. Sprengnetter et al. (2003), S. 13/1/3.2/10

5.4 Abschnitt 4: Ergebnis und Kontrollgrößen

VII. Bewertungsergebnis			
Bodenwert unbelastet:	345 €/m ²	Benchmark	
Bodenwert absolut:	1.068.810 €/m ²	X-faches Jahresnettomiete:	18,4
Wertbeeinflussung over-/ underrented:	-51.826 €	Nettoanfangsrendite:	5,1%
Wertermittlungsergebnis (rd.):	1.020.000 €		

Abb. 18: Beispiel Ergebniszusammenstellung

Das Wertermittlungsergebnis ergibt sich aus der Summe des angepassten Bodenwertes und der Kapitalisierung der Mehr- oder Mindereinnahmen gegenüber der nachhaltig erzielbaren Miete. Im einzelnen werden zur Wertfindung vom Markt bestimmte Bodenrichtwerte zur Ermittlung des Bodenwertes verwendet und diese an rechtliche Gegebenheiten, tatsächliche Eigenschaften und die sonstige Beschaffenheit angepasst. Die Barwertermittlung ‚over-/ underrented‘ stellt eine durch die Nutzung geänderte Werthaltigkeit fest. Dies ist notwendig, da die festgelegte Nutzung und die langen Vertragslaufzeiten eine anderweitige Verwertung der Grundstücke nur bedingt zulassen. Wird ein solches tankstellengenutztes Grundstück am Ende der Vertragslaufzeit betrachtet, ist diese Form der Anpassung nicht mehr sinnvoll. Dann wäre eine uneingeschränkte Nutzung im gesamten Spektrum des planungsrechtlichen Rahmens möglich.

Wie bereits angesprochen, stellt sich die Frage nach der **Qualität des Ergebnisses**. Bei dem verwendeten Verfahren handelt es sich um eine überschlägige Kurzwertschätzung im Rahmen einer Paketbewertung. Für sich genommen, kann das Ergebnis keinen Verkehrswert nach §194 BauGB darstellen. Das Vorgehen bei der Ermittlung der Werte über den dargestellten Weg vernachlässigt eine Reihe von Faktoren und Stellgrößen, so dass der formelle Verkehrswertanspruch i.S. der folgenden Definition gem. BauGB nicht erfüllt werden kann.

„Der **Verkehrswert** 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.“¹⁰³

Kurz: „Der Verkehrswert ist der wahrscheinlichste Kaufpreis im nächsten (fiktiv unterstellten) Kauffall.“¹⁰⁴

In diesem Zusammenhang ergeben sich die zuvor angedeuteten **Schwächen in der Paketbewertung**. Es wird von pauschalisierten Ansätzen ausgegangen, so dass individuelle, tatsächliche Eigenschaften nicht vollständig erfasst werden. Auch rechtliche Gegebenheiten werden nicht in aller Tiefe geklärt. Ohne eine Ortsbesichtigung bleiben Fragen, z.B. nach der Beschaffenheit des Grundstücks, ungeklärt. Im Rahmen des vorgestellten Verfahrens werden viele Details über Freistellungsklauseln aus der Wertermittlung ausgeklammert (z.B. Grundbuch, Altlastenverdacht, ...).

Im Rahmen einer Paketbewertung kann davon ausgegangen werden, dass sich Ungenauigkeiten in der Summe des Paketes in einem gewissen Maße gegenseitig aufheben. So wird ein Wert erreicht, der dem Verkehrswert in der Größenordnung ähnlich ist oder ihm sogar gleicht. Trotzdem werden die oben genannten definitorischen Ansprüche an einen Verkehrswert nicht erfüllt, auch wenn unter Berücksichtigung eines i.d.R. gewährten Paketabschlages bei Kaufverhandlungen der Wert den wahrscheinlichsten Kaufpreis darstellt.

Bei der Betrachtung eines einzelnen Objektes aus einem solchen Paket kann nicht von einem Verkehrswert gesprochen werden. Dennoch kann es sinnvoll sein, einzelne Objekte gesondert zu betrachten und deren überschlägig ermittelten Wert über individuell gefertigte Gutachten zu stützen. Der im Anhang dargestellte Auszug aus der Paketbewertung erfährt eine solche Bestätigung durch einen mit dem Pachtwertverfahren ermittelten Verkehrswert.

Die **pauschalisierten Ansätze** und die **geringe Erkundungstiefe** der individuellen Eigenschaften stellen die wesentliche Schwäche des

¹⁰³ §194 BauGB (2002), S. 155

¹⁰⁴ Sprengnetter et al. (2003), S. 2/6/2/1

Verfahrens dar. Dem gegenüber steht die **Stärke des Zeitgewinns**, der sich aus der Verwendung eines festen Schemas zur Abarbeitung einer größeren Anzahl von Objekten ergibt. Die zusammengefassten Objekte müssen sich dabei in wesentlichen Punkten ähneln. Der Mehraufwand durch die Konstruktion eines Formulars zur Bearbeitung rechtfertigt sich dabei durch die Zeitersparnis bei der Bewertung der einzelnen Objekte.

Ist das Wertermittlungsergebnis ermittelt worden, sollte dieses auf **Plausibilität** überprüft werden. Dies ist mit relativ einfachen Rechnungen schnell anhand einer Vielzahl von Marktindikatoren, z.B. den **Maklerfaktoren** möglich.¹⁰⁵ Für Maklerfaktoren stellen i.a. der Verkehrswert und der Rohertrag oder der Reinertrag die Basis dar.

Die Ertragsfaktoren als eine Form der Maklerfaktoren kommen dabei im Rahmen des Vergleichsfaktorenverfahrens zur Bewertung bebauter Grundstücke, bei denen üblicher Weise der nachhaltig erzielbare Ertrag im Vordergrund steht, genauso zum Einsatz wie bei der Plausibilisierung der Ergebnisse anderer Verfahren. Nicht alle Faktoren sind dabei in gleichem Maße geeignet, eine Aussage über das Ergebnis zu treffen. Prinzipiell ist die Handhabung bei der Bewertung eines Immobilienpaketes leicht, denn ein Vergleich ist mit den Wertermittlungsergebnissen der übrigen Objekte in diesem Paket möglich. Es ist nicht nötig, andere Tabellenwerke über Referenzobjekte zur Verfügung zu haben.¹⁰⁶

In dem vorgestellten Modell zur Wertfindung werden deshalb einfache mathematische Veranschaulichungen verwendet. Sie ermöglichen eine schnelle Vergleichbarkeit der Ergebnisse untereinander.

Mögliche Faktoren sind der **Rohertragsfaktor** oder der noch weiter präziserte Reinertragsfaktor. Beide Faktoren werden rechnerisch **normiert**, indem die individuellen Besonderheiten aus dem Ergebnis, dem Verkehrswert, eliminiert werden. Bei der Ermittlung des Rohertragsfaktors wird zu jedem Objekt ein fiktiver Verkehrswert für den Fall bestimmt, dass alle Objekte in ihrer Beschaffenheit und ihren Eigenschaften annähernd

¹⁰⁵ Vgl. Sprengnetter (2003), S. 3.08/1/1 f.

¹⁰⁶ Vgl. Sprengnetter (2003), S. 3.08/1/1

übereinstimmen. Grundlage ist der fiktive Verkehrswert, beispielsweise normiert auf ein Gebäude jüngeren Alters, und der dann mögliche Rohertrag.

In einer zweiten Variante ist ein Verhältnis zwischen dem Ist-Verkehrswert und dem Ist-Rohertrag denkbar. Hier lässt sich schnell erkennen, bei welchem Objekt der Faktor kleiner ist, also welche Lösung die wirtschaftlichere ist. Analog dazu verhält sich das ‚**X-fache der Jahresnettomiete**‘. Hier wird der Quotient vom Wertermittlungsergebnis zur Jahresnettomiete ausgedrückt. Dieser Maklerfaktor zeigt durch ein einfaches Verhältnis, wie viele Jahre es unter unveränderten Rahmenbedingungen dauern würde, bis sich ein Kauf zum Verkehrswert amortisiert hätte.

$$RoF = \frac{VW}{RoE}$$

RoF - Rohertragsfaktor
VW - Verkehrswert
RoE - Rohertrag

$$X - \text{faches der Jahresnettomiete} = \frac{WE - \text{Ergebnis}}{\text{Jahresnettomiete}}$$

Die Verwendung des **Reinertragsfaktors** ist präziser in der Aussagekraft. Die Ermittlung erfolgt analog zu der des Rohertragsfaktors. Der Reinertrag ist jedoch der um die individuell differierenden Bewirtschaftungskosten bereinigte Rohertrag. Allein aus dem Aspekt heraus ist er dichter an der Normierung. Da im hier verwendeten Verfahren die zur Bestimmung nötigen Angaben nicht in aller Tiefe ermittelt werden, wird dieser Faktor nicht verwendet.

Die **Nettoanfangsrendite** ist eine Kenngröße der Immobilienwirtschaft mit pauschalierten Annahmen. Unter der Nettoanfangsrendite wird hier das Verhältnis zwischen den Nettomieteinnahmen eines Jahres abzüglich der Instandhaltungsrücklagen und sonstiger nicht umlagefähiger Kosten (pauschal angenommen mit 10%) und dem Kaufpreis zuzüglich der Erwerbsnebenkosten (pauschal angenommen mit 5%) verstanden. Es ist die bereinigte Rendite, die der Investor im ersten Jahr erhält.

$$\text{Nettoanfangsrendite} = \frac{\text{Nettomieteinnahmen} - \text{BWK (inkl. Abschreibungen)}}{\text{Kaufpreis} + \text{Erwerbsnebenkosten}}$$

$$\xrightarrow{\text{hier:}} \text{Nettoanfangsrendite} = \frac{\text{Nettomieteinnahmen} \cdot 0,9}{\text{Kaufpreis} \cdot 1,05}$$

Hierfür gibt es hausintern bei den meisten Kreditinstituten und Versicherungen der Immobilienwirtschaft verschiedene Definitionen. Bei Vergleichen über das betrachtete Portfolio hinaus muss darauf geachtet werden, dass identische Definitionen verwendet werden.

Die Nettoanfangsrendite bestimmt sich über die Nettomieteinnahmen, die Bewirtschaftungskosten, den Kaufpreis und die Erwerbsnebenkosten.

Die **Bewirtschaftungskosten** (BWK) setzen sich gem. §18 WertV aus den Instandhaltungskosten, den Verwaltungskosten, den Betriebskosten und dem Mietausfallwagnis zusammen. Die II. Berechnungsverordnung (II. BV) gibt einen Katalog der Bewirtschaftungskosten an,¹⁰⁷ der jedoch bei gewerblichen Immobilien unvollständig ist. Kosten z.B. für Klimaanlage, Wachdienste etc. finden dort keine Berücksichtigung.¹⁰⁸

Instandhaltungskosten sind die Kosten, die während der Nutzungsdauer von baulichen Anlagen für deren Erhalt zum bestimmungsgemäßen Gebrauch entstehen, um Einflüsse durch Witterung, Alterung etc. abzufangen. Sofern die Instandhaltung der Technik, nicht aber die der baulichen Anlagen im Verantwortungsbereich des Mieters liegen, nennt die Fachliteratur für Tankstellen einen Anteil von **1%** an den Bauinvestitionskosten. Für Modernisierungsinvestitionen, die nicht auf die Miete umgelegt werden können, aber dennoch anfallen, wird ein zusätzlicher Anteil von **2%** genannt.¹⁰⁹ Dieser Anteil sinkt, wenn bauliche und betriebliche Anlagen mietereigen sind (Vgl. Kapitel 4.1, ab Seite 26).

Die **Verwaltungskosten** sind nach §18 Abs. (2) WertV die Kosten, die zur Verwaltung eines Grundstücks anfallen. Das sind die Kosten für Arbeitskräfte, Einrichtungen, Aufsicht und die gesetzlichen und freiwilligen

¹⁰⁷ vgl. §24 II. Berechnungsverordnung

¹⁰⁸ Vgl. Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 1321

¹⁰⁹ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/554

Prüfungen des Jahresabschlusses sowie der Geschäftsführung.¹¹⁰ Für die Verwaltungskosten bei Tankstellen wird ein Rahmen von **1 bis 3%** des Jahresrohertrages angenommen.¹¹¹

„Die **Betriebskosten** sind [gemäß §18 Abs. (3)] die Kosten, die durch das Eigentum am Grundstück oder den bestimmungsgemäßen Gebrauch des Grundstücks sowie seiner baulichen und sonstigen Anlagen laufend entstehen.“¹¹² Diese Kosten werden i.d.R. voll vom Mieter getragen und bleiben daher in der Ertragswertberechnung unberücksichtigt.¹¹³

Als weiterer Bestandteil der Bewirtschaftungskosten bleibt das **Mietausfallwagnis**. Damit soll das vielfältige Risiko der Mieteinnahmeausfälle, z.B. durch Leerstand oder Mietrückstände mit den daraus resultierenden Kosten für eine Rechtsverfolgung, abgedeckt werden. Durch langfristige Mietverträge bei Tankstellen ist das Risiko des Leerstands geringer als bei gewöhnlichen Gewerbeimmobilien. Es hängt jedoch wesentlich von der Laufzeit der Verträge und der Attraktivität des Standortes ab. Langfristig ist zwar mit einer Abnahme der Tankstellenanzahl in Deutschland zu rechnen, dennoch bleibt der Markt auch auf absehbare Zeit stabil. Im Mittel werden **3%** als angemessen zur Berücksichtigung dieses Risikos angesehen.¹¹⁴

Für die in der Berechnung der Nettoanfangsrendite verwendeten **Erwerbsnebenkosten** ist der pauschale Ansatz von 5% ebenfalls möglich, wenn auch die bei einem Grundstückserwerb anfallenden Kosten i.d.R. eher höher liegen dürften. Alleine die Grunderwerbssteuer macht bereits 3,5% aus. Dennoch ist dieser Ansatz für den Vergleich der Objekte innerhalb des Paketes durchaus ausreichend.

Abschließend folgt zur Veranschaulichung des Ablaufes das zweiseitige Formblatt zur überschlägigen Kurzwertschätzung. Im Anhang befindet sich zusätzlich ein Auszug aus der Paketbewertung, auf der diese Arbeit fußt.

¹¹⁰ Vgl. WertV (2002), §18 Abs. (2), S. 157

¹¹¹ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/554

¹¹² WertV (2002), §18 Abs. (3), S. 157

¹¹³ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/555

¹¹⁴ Vgl. Sommer, Piehler (1998), S. 4/555

LOGO

Bearbeiter:

Tel.:

Fax:

Tankstellenportfolio aurelis

Stichtag:

Überschlägige Kurzwertschätzung - Objektblatt 1

Lfd. Nr.:

Objekt:

I. Stammdaten

Ort:

PLZ:

Straße:

Objektart:

Tankstellenmarke:

Eigentümer:

Verwaltungsnummer:

Gesamtfläche:

Mietfläche:

Bewertungsfläche:

0 m²

II. Foto und Lagepläne

III. Individuelle Lage/ Standort/ Topographie/ Erschließung

Lage

- Tankstelle liegt an einer stark frequentierten Bundesstraße
- Tankstelle liegt im Randbereich
- Tankstelle liegt an einer stark frequentierten Durchgangsstraße
- Tankstelle ist zentrumsnah
- Tankstelle liegt an einer Ausfallstraße zur Autobahn
- Tankstelle liegt im Kreuzungsbereich
- Tankstelle liegt in der Nähe von Wohngebieten
- Tankstelle ist in der Nähe von Einkaufszentren oder SB-Märkten
- Die Tankstelle ist am Straßenzug die erste



Mikro

- Gut sichtbar
- Unproblematische Zu- & Abfahrt
- Straßenfront mindestens 50 m
- doppelseitige Anlage vorhanden/ beiderseits der Straße



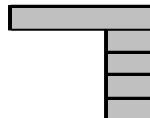
Umfeld

- Wohnerinzugsbereich > 10.000 EW
- Einwohner Bezirk ca.



Tankstellenprofil

- Treibstoffumsatz p.a. (geschätzt)
- Anzahl der Zapfsäulen
- Shopgeschäft
- Wagenwäsche
- Service (Wartung/ Reparaturen)



Tankstellenmarkt am Berichtsort

Vermarktungsdauer	
< 1 Jahr	
>1 bis < 2 Jahre	
> 3 Jahre	

Preistendenz	
steigend	
gleichbleibend	
fallend	

Angebot/Nachfrage	
Angebotsüberhang	
Nachfrageüberhang	
ausgeglichen	

Marktverlauf	
Starker Umsatz	
Mittlerer Umsatz	
Sinkender Umsatz	

(d.h. DTV - durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 3.000 Fz/24h ist i.d.R. überschritten)

IV. Ergebnis der Wertermittlung

- Wertermittlungsergebnis
- X-faches Jahresnettomiete
- Nettoanfangsrendite

Unter Nettoanfangsrenditewird hier das Verhältnis zwischen den Nettomieteinnahmen eines Jahres abzüglich der Instandhaltungsrücklagen und sonstiger nicht umlagefähiger Kosten (pauschal 10%) und dem Kaufpreis zuzüglich der Erwerbsnebenkosten (pauschal 5%)

Abb. 19: Formblatt - überschlägige Kurzwertschätzung, Seite 1

Tankstellenportfolio aurelis		Stichtag:	
Überschlägige Kurzwertschätzung - Objektblatt 1		Lfd. Nr.:	
Objekt:		IBB-Nr.:	

V. Planungsrechtliche Situation, Grundstücksqualität, Marktverhältnisse einschl. Potentiale hinsichtlich einer Tankstellenerweiterung			
Planungsrecht (derzeitige Nutzung)		Planungsrecht (geplante Änderung)	
Rechtsgrundlage der Bebaubarkeit (Ist)		Rechtsgrundlage der Bebaubarkeit (Plan)	
Grundstücksqualität gem. §4 WertV (Ist)		Grundstücksqualität gem. §34 WertV (Plan)	
Aktuelle Nutzung		Zukünftige Nutzung	
Sonstige Anmerkung:			
Potentiale hinsichtlich einer Tankstellenerweiterung			
Erweiterungsmöglichkeit	möglich	eingeschränkt	keine Möglichkeit
Flächenpotential ca.:	0 m ²		
Sonstige Anmerkung:			

VI. Bodenwertermittlung													
Bodenrichtwert / Verleischkaufpreise													
lfd. Nr.	Lagebeschreibung bzw. Straße	Baufläche bzw. Nutzung	GFZ	Koeffizient	Richtwert	ebf. bzw. ebp.	zum Stichtag	Umrechnung zum Bewertungsgrundstück					
								€m ²		konjunk. Entwicklung			
								GFZ=	Koeff. =	Index Richtwert	Index WE-Stichtag	Index WE-Stichtag	
1								0,0 €m ²					0 €m ²
Sonstige Anmerkung:													
Berechnung (Bodenwertermittlung unbelastet)													
Ausgangswert				0 €m ²									
Anpassungsgründe		Zu- bzw. Abschlag		Zwischenerg.									
		Abschlag											
		Abschlag											
		Abschlag											
Bodenwert				0 €m²									
Sonstige Anmerkung:													
Barwertermittlung over-/ underrented													
Wertermittlungsstichtag :		Nachhaltig erzielbare Miete :		Grundmiete :		Verwaltungskosten (pauschal):							
Kapitalisierungszinssatz :		Abzinsungszinssatz :		Gesamtmiete :		Preissicherung des MV (Indexierung) :							
Betroffene Mietfläche :		0 m ²		Mietvertragsoption :		Mieter /Pächter:							
						Pacht (IST) pro Monat:							

Lfd. Nr.	von	Laufzeit bis	Restlaufzeit	Eingehende Miete	Differenz zu nachhaltig erzielbar		Vervielfältiger	Rentenbarwert	Jahre	Abgezinst auf Stichtag Faktor	Ergebnis
					(mtl.)	(p.a.)					
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

Summe Mehr- bzw. Minderertrag:				0 €m²							
Barwert gesamt:				0 €							
Sonstige Anmerkung:											

VII. Bewertungsergebnis	
Bodenwert unbelastet:	0 €m ²
Wertbeeinflussung over-/ underrented:	0 €
Wertermittlungsergebnis:	0 €
Nachrichtlich:	
Potential für Arrondierung der Tankstelle (Bezug IBB):	0 EUR
Wertermittlungsergebnis inkl. Arrondierung:	0 EUR
Benchmark	
X-faches Jahresnettomiete:	
Nettoanfangsrendite:	
Sonstige Anmerkung:	

Abb. 20: Formblatt - überschlägige Kurzwertschätzung, Seite 2

6 Fazit

Prinzipiell steht der **Massenbewertung** der Grundsatz der **Einzelbewertung** entgegen. Danach müssen Immobilien, die sich alle in individuellen Eigenschaften voneinander unterscheiden, getrennt untersucht und bewertet werden. Trotz des Grundsatzes lassen sich erforderliche Verkehrswertermittlungen bündeln.¹¹⁵ Dies trifft vor allem für Pakete zu, denen ein relativ homogenes Portfolio einer überschaubaren Anzahl von Objekten zugrunde liegt. Bei der Verwendung des vorgestellten Verfahrens zur überschlägigen Kurzwertschätzung wird den Zwängen, die sich aus der Bewertung eines Paketes ergeben, Rechnung getragen. Es wird der **Zeitaufwand** für die Bewertung aller Objekte reduziert. Der Mehraufwand durch die Festlegung eines Ablaufplans und eines Formulars ist schnell bei der Durchführung der Bewertungen wieder aufgeholt. Dadurch ergeben sich aber auch Schwächen.

Das Ergebnis der Wertfindung, die Summe aus dem belasteten Bodenwert und der Kapitalisierung der Mehr- oder Mindereinnahmen gegenüber der nachhaltig erzielbaren Miete, kann für sich genommen nicht den **Verkehrswert** nach §194 BauGB darstellen. Der in dieser Kurzwertschätzung ermittelte Wert erfüllt die Definition auch nicht in der Summe des Paketes. Dennoch entsteht ein plausibler Wert, der auf Grund fehlertheoretischer Betrachtungen in seiner Höhe dem Verkehrswert entsprechen kann.

In der Regel wird die Massenwertermittlung wegen der Stärken und Schwächen der Verfahren für die Ermittlung pauschaler Werte bei einer großen Anzahl von Objekten verwendet, die periodisch wiederkehrend bewertet werden müssen. In diesen Fällen wird vorausgesetzt, dass der Sachverständige mit der Thematik sowie den grundlegenden Informationen über den Markt vertraut ist. Die stichprobenartige Erstellung von Einzelgutachten zur Stützung der Ergebnisse von vereinfachten Verfahren ist sinnvoll. Alle Beteiligten müssen sich über die Anwendung

¹¹⁵ Kleiber, Simon, Weyers (2002), S. 102

vereinfachter Verfahren wie das in dieser Arbeit vorgestellte Modell einig sein.¹¹⁶

Für sich genommen, unabhängig vom Paketwert, den Hinweisen über betrachtete und ausgeschlossene Werteeinflüsse, pauschalisierte Annahmen, und der Anpassung des Wertes durch einen Paketabschlag, **stellt das Ergebnis nur eine Kurzwertschätzung** dar. Das Ergebnis entspricht in seiner Höhe auf Grund der fehlertheoretischen Betrachtungen näherungsweise dem Verkehrswert und wird allgemein anerkannt.

Um die Stärken nutzen und die Schwächen des Verfahrens kontrollieren zu können, ist die kritische Betrachtung des Vorgehens und die Plausibilisierung der Ergebnisse unabdingbar. Der Sachverständige muss die vorhandenen Informationsquellen gewissenhaft auswerten und den Auftraggeber auf die möglichen Schwachstellen aufmerksam machen.

¹¹⁶ Vgl. Leopoldsberg (1996), S. 88 ff.

Quellenverzeichnis

Analoge Medien, alphabetisch sortiert:

BauGB (2002)

Baugesetzbuch. In: BauGB, 33. Auflage, Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München, 2002

BauNVO (2002)

Baunutzungsverordnung. In: BauGB, 33. Auflage, Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München, 2002

BTG (2002)

Bundesverband Tankstellen und gewerbliche Autowäsche Deutschland e.V. (Hrsg.): Jahresbericht 2001, Minden, 2002

BTG (2003)

Bundesverband Tankstellen und gewerbliche Autowäsche Deutschland e.V. (Hrsg.): Jahresbericht 2002, Minden, 2003

DEGI (2003)

Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds mbH, Bereich Research und Consulting (Hrsg.): Neue Perspektiven - Marktreport 2003, Frankfurt am Main, 2003

Deutsche BP AG (2002)

Deutsche BP AG Hamburg (Hrsg.): Jahresbericht Zahlen 2001, o.V., o.O.

Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V. (2002)

Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V. (Hrsg.): Branchenbericht der Sparkasse-Finanzgruppe: Tankstellen, Deutscher Sparkassen Verlag GmbH, Stuttgart, 2002

Ernst - Zinkhahn - Bielenberg (2003)

Ernst - Zinkhahn - Bielenberg: BauGB Kommentar, 5 Bände, Verlag C.H. Beck, München, Stand Januar 2003

Gerardy, Möckel (2003)

Gerardy, Möckel, Troff: Praxis de Grundstücksbewertung, 3 Bände und Anhang, Verlag Moderne Industrie, Landsberg am Lech, Stand 4/2003

Kleiber, Simon, Weyers (2002)

Kleiber, Simon, Weyers: Verkehrswertermittlung von Grundstücken, 4. Auflage, Bundesanzeiger Verlag, Köln, 2002

Leopoldsberg (1996)

Leopoldsberg, G.: Pauschale Bewertungsverfahren für Immobilienmassenbestände. In: Grundstücksmarkt und Grundstückswert (GuG) - Zeitschrift für Immobilienwirtschaft, Bodenpolitik und Wertermittlung, Luchterhand Verlag GmbH, Neuwied, 1996

Palandt et al. (1995)

Palandt, Otto u.a.: Bürgerliches Gesetzbuch, Beck'sche Kurz-Kommentare, 54. Auflage, C.H. Beck Verlag, München, 1995

Pohnert (1997)

Pohnert, Fritz: Kreditwirtschaftliche Wertermittlung: Typische und atypische Beispiele der Immobilienbewertung, 5. Auflage, Luchterhand Verlag GmbH, Neuwied, Kriftel, Berlin, 1997

Polt (1999)

Polt, Anita: Grundlagen und Besonderheiten bei der Bewertung von Tankstellengrundstücken. In: Wertermittlungsforum Aktuell, Wertermittlungsforum Dr. Sprengnetter GmbH (1999), Sinzig, Heft 47/99

Ramsauer et al. (2002)

Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Peter Ramsauer, Matthias Wissmann, Dagmar Wöhrl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU, S. 1 und 7, Drucksache 14/8970, 03.05.2002

RAT (1985)

Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Richtlinie für die Anlage von Tankstellen an Straßen (RAT), Köln, 1977, geänderte Fassung 1985

Simon, Kleiber (1996)

Simon, Kleiber: Schätzung und Ermittlung von Grundstückswerten, 7. Auflage, Luchterhand Verlag GmbH, Neuwied, Küftel, Berlin, 1996

Sommer, Piehler (1998)

Sommer/ Piehler: Grundstücks- und Gebäudewertermittlung für die Praxis, Orga-Handbuch, Rudolf Haufe Verlag, Freiburg i. Br., 1998

Sprengnetter et al. (2003)

Sprengnetter et al.: Grundstücksbewertung, Lehrbuch und Kommentar, Stand 05/03 -
22. Ergänzungslieferung, Wertermittlungsforum Dr. Sprengnetter GmbH, Sinzig, 2003

Vogels (1996)

Vogels, Manfred: Grundstücks- und Gebäudebewertung marktgerecht, 5. Auflage, Bauverlag, Wiesbaden, Berlin, 1996

WertV (2002)

Wertermittlungsverordnung, 2. Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken. In: BauGB, 33. Auflage, Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München, 2002

Digitale Medien, alphabetisch sortiert:

BMWA (2003)

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit: Mineralölabsatz Januar bis Dezember 2002,
<http://www.bmwi.de/homepage/presseforum/tagesnachrichten/2003/11320.jsp>, abgerufen am 07.05.2003

BFT (2003)

Bundesverband freier Tankstellen e.V.: Grenztankstellen in ihrer Existenz bedroht:
<http://www.bft.de/bft/aktuell/docs/htm/ResolutionTanktourismus.htm>,
05.03.2002, abgerufen am 19.06.2003

Die Welt (2003)

Unternehmen: Shell hat jetzt alle Auflagen des Kartellamtes erfüllt:
<http://www.welt.de/data/2003/04/02/62641.html>, 02.04.2003, abgerufen am 19.06.2003

Freie Presse Online (1999)

Shell-Studie: Trend zum Auto ungebrochen:
http://www.freiepresse.de/texte/ratgeber/mobilitaet/mobile_vision/texte/2518.html, 12.09.1999, abgerufen am 22.06.2003

Gassmann (2003)

Gassmann, Michael: BP verkauft norddeutsche Tankstellen an PKN Orlen.
In: Financial Times Deutschland:
<http://www.ftd.de/ub/in/1039249640806.html>, abgerufen am 07.05.2003

Glahs (2003)

Glahs, G: Ermittlungsmethode für den Verkehrswert von Tankstellen. In: bft-Nachrichten: http://www.bft.de/bft/aktuell/z_vwts.htm, abgerufen am 05.06.2003

Hamburger Abendblatt (2003)

Wirtschaft: Shell und DEA, schon 400 Tankstellen verkauft:
<http://www.abendblatt.de/daten/2002/11/23/96121.html>, 23.11.2002,
abgerufen am 19.06.2003

MDR (2003)

Kartellamtsauflagen erfüllt, BP verkauft nach Fusion mit Aral Tankstellen:
<http://www.mdr.de/nachrichten/wirtschaft/551197.html>, 10.02.2003,
abgerufen am 19.06.2003

Financial Times Deutschland (2003)

Preuß, Olaf: Tankstellen-Fusionen fordern Esso heraus. In: Financial
Times Deutschland: <http://www.ftd.de/ub/in/1074880.html>, abgerufen am
07.05.2003

Tankstelle - Magazin (2003)

Tankstelle - Magazin: <http://www.tankstelle-magazin.de/titel/top4.shtml>,
abgerufen am 07.05.2003

Treffpunkt Tankstelle (2003)

Treffpunkt Tankstelle: Tankstellenschließungen. [http://www.treffpunkt-
tankstelle.de/01a8a992c509d1304/01a8a992571257c07/01a8a99318109e
d01.htm](http://www.treffpunkt-tankstelle.de/01a8a992c509d1304/01a8a992571257c07/01a8a99318109ed01.htm), abgerufen am 07.05.2003

Convenience-Akademie (2001)

Wiegner, Gerald: Marktentwicklung Tankstellenmarkt, Convenience-
Akademie: [http://www.convenience-
akademie.de/body_markt_thema85.htm](http://www.convenience-akademie.de/body_markt_thema85.htm), abgerufen am 07.05.2003

Befragte Personen

Alexander Werner

Sachverständiger für Immobilienbewertung

DB Services Immobilien GmbH, Zentrale Frankfurt

Kontakt: 069/265-0

Christoph Schmitz

Sachverständiger für Immobilienbewertung

DB Services Immobilien GmbH, Zentrale Frankfurt

Kontakt: 069/265-0

Norbert Link

Portfoliomanagement

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Kontakt: 06196/5232-0

Detlef Brandenburg

Pressesprecher

Aral AG

Kontakt: 0234/315-2664

Gabriele Radke

Pressesprecher

Esso Deutschland GmbH

Kontakt: 040/6393-6569

Stichwortverzeichnis

A	L
Abschläge und Zuschläge.....46	Ladenschlusszeiten.....19
Agentur.....3, 4, 6, 9, 11, 20	Lebensdauer.....12
Art und Maß der baulichen Nutzung.....30, 47	Leerstand.....55
Außenbereich (§34 BauGB).....29	Liegenschaftszinssatz.....41
B	M
Barwert.....49	Maklerfaktoren.....52, 53
Baumängel.....40	Marktanpassung.....41
Bebauungsplan.....30, 31	Massenwertermittlung.....1, 41, 58
Bestandsschutz.....31, 45, 47	Merkantiler Minderwert.....40
Betriebskosten.....24, 54, 55	Mietausfallwagnis.....54, 55
Bewirtschaftungskosten.....53, 54, 55	Mietvertrag.....1, 11, 17, 23, 55
Bodenrichtwert.....27, 43, 46, 47	N
Bodenrichtwerte.....46, 47, 50	Nachhaltig erzielbare Miete.....42, 43, 48, 50, 52, 58
Bodenwert.....1, 25, 27, 43, 46, 47, 48, 49, 58	Nettoanfangsrendite.....53, 54, 55
Bundesbodenschutzgesetz.....V, 38	Nutzungsdauer.....12, 54
D	P
Dienstbarkeit.....11	Pachtvertrag.....11, 26
E	Plausibilität.....52
Erbbaurecht.....48	R
Erbbauzinssatz.....48	Reinertrag.....52, 53
Erschließung.....30, 43, 44, 46	Reinertragsfaktor.....52
Erträge.....14, 24, 42, 52	Restnutzungsdauer.....13, 49
Ertragsfaktoren.....52	Rohertrag.....52, 53
Jahresnettoanfangsrendite.....53, 54, 55	Rohertragsfaktor.....52
Reinertragsfaktor.....52	S
Rohertragsfaktor.....52	Sanierung.....38
Ertragswertverfahren.....13, 41, 42	Sonderimmobilien.....1, 42
F	städtebauliche Entwicklung.....45
Flächennutzungsplan.....29, 30, 45	Staffelmiete.....24
Flächenzuschnitt.....36	Standort.....2, 6, 8, 10, 29, 34, 35, 37, 43, 44, 45
Folgemarktgeschäft.....3	T
Freilegungskosten.....27	Tankstellensterben.....6, 10, 32
G	Tanktourismus.....6, 8, 32
Gesamtnutzungsdauer.....12, 14	U
Geschossflächenzahl (GFZ).....30, 31	Umsatzmiete.....17, 23, 24
Grundmiete.....17, 23	V
Grundstücksfläche.....30, 31	Verkehrswert.....41, 43, 50, 51, 52, 53, 58, 59
Grundstücksqualität.....43, 44	Vervielfältiger.....48
I	Verwaltungskosten.....54
Indexierung.....24, 48	W
Innenbereich (§34 BauGB).....29, 30	Wertbeeinflussende Umstände.....46
Instandhaltung.....54	Wertermittlungsstichtag.....13, 49
Instandhaltungskosten.....54	
K	
Kapitalisierung.....24, 43, 50, 58	
Kapitalisierungszins.....48, 49	