

---

# IMMOBILIEN ZEITUNG

## FACHZEITUNG FÜR DIE IMMOBILIENWIRTSCHAFT

---

Ein Beitrag aus der Immobilien Zeitung Nr. 49/08 vom 11.12.2008

[www.immobilien-zeitung.de](http://www.immobilien-zeitung.de)

SERIE BEWERTUNG VON SPEZIALIMMOBILIEN, TEIL 8: FLUGHÄFEN

# Verkehrswertermittlung eigentlich unmöglich

Flughäfen sind komplexe Grundstücksareale, die zahlreiche Spezialimmobilien mit diversen Nutzungsarten beherbergen – entsprechend kompliziert ist die Bewertung. Erschwert wird die Arbeit des Gutachters durch die fehlenden Bodenrichtwerte und die mangelnde Vergleichbarkeit der Grundstücke. Trotzdem lässt sich ein Verkehrswert ermitteln. Gastautor Siegfried Claaßen zeigt wie.

Ein großer Verkehrsflughafen kann als eine Stadt für sich betrachtet werden. Dort befindet sich neben den für einen Flugbetrieb notwendigen Einrichtungen eine Vielzahl von Einzelhandels-, Büro-, Gastronomie- und Industrieflächen.

Flughäfen sind öffentliche Grundstücke, wenn sie als solche gewidmet und faktisch für den Flugbetrieb in Dienst gestellt wurden. Falls ein großer Verkehrsflughafen entwidmet würde, könnte unter Realisierung von Wohngebieten und Beibehaltung der oben genannten Nutzungen eine Stadt zwischen 10.000 und 30.000 Einwohnern entstehen.

Um Flughäfen zu bewerten, sind besondere Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich der Bau-, Bauneben- und Erschließungskosten, der Erträge und der Standortbeurteilung erforderlich. Plausibilisierungen durch Ertragsfaktoren, Renditebetrachtung, Geschossflächenpreise etc. sind auch hierbei durchzuführen. Einen großen Arbeitsumfang nimmt die Ableitung der Bodenpreise zur Bestimmung des Bodenwerts ein.

Die Areale besitzen zum Teil unterschiedliche Schwerpunkte. So verfügen z.B. die deutschen Flughäfen Köln-Bonn und Leipzig über einen hohen Anteil an Luftfrachtbetrieb, während bei anderen Flughäfen trotz steigender Frachturnsätze, wie den Berliner Flughäfen, der Fluggastbetrieb mehr im Vordergrund steht.

Die Verkehrswertermittlung eines in Nutzung stehenden Flughafens, insbesondere eines internationalen Verkehrsflughafens, ist im Grunde nicht möglich, da Flughäfen am Grundstücksmarkt nicht oder nur in Ausnahmefällen zum Kauf angeboten werden (BVerwG, Urt. vom 29. Januar 1991 – 4C51/89). Es fehlt das Merkmal der freien Disponierbarkeit der Anlage auf dem Markt. Trotzdem lässt sich eine Wertermittlung von Flughäfen durchführen.

Anlässe für eine solche Wertermittlung entstehen z.B. bei einem Gesellschafter-/Eigentümerwechsel, für die Vermögensaufstellung, als Grundlage für die Gewährung von öffent-

lichen Zuschüssen bzw. Förderungen sowie bei Vergabe von Grundstücken im Erbbaurecht für Drittnutzer, z.B. Hotels, Tankstellen etc.

### Verkehrswert ist Mindestwert

Der Wert eines Flughafens kann hilfsweise als ein Mindestwert unter der Annahme ermittelt werden, dass der Flugbetrieb entwidmet oder aufgegeben wird. Hierbei ist zu bestimmen, welche potenziellen Nutzungsmöglichkeiten den Flächen und den Gebäuden beigemessen werden können.

Es gilt also der Grundsatz, dass über Flugplätze ein Mindestwert in Höhe des Verkehrswerts anzusetzen ist, der im Falle einer Entwidmung nach der dann vorhandenen Situation angemessen wäre.

Eine Problematik bei der Bewertung von Flughafenarealen besteht darin, dass hierfür keine Bodenrichtwerte ausgewiesen werden und Flughäfen nur in Ausnahmefällen in Bezug auf Betrieb, Lage und Bodenwertniveau vergleichbar sind.

Neben den bekannten Wertermittlungsverfahren, wie Vergleichs-, Sach- und Ertragswertverfahren, sind deshalb auch eine kalkulatorische Bodenwertermittlung oder das Miet-säulenverfahren anzuwenden.

### Aufteilung in Zonen

Das Flughafenareal wird zunächst in Zonen und deren jeweils vorhandene Nutzungsarten aufgeteilt und entsprechend differenziert bewertet. Ausgehend von größeren Flughäfen mit nationalen und internationalen Flugverbindungen werden Zonen mit den jeweiligen Qualitätszuständen gebildet (siehe Tabelle).

Die Zulässigkeit der Nutzungsarten ist in der Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO) §§ 7 bis 11 geregelt. Die Bodenwertermittlung erfolgt anhand der vorhandenen Bodenrichtwerte aus vergleichbaren Lagen der näheren Umgebung durch Ableitung von Vergleichskaufpreisen. Bei Spezialimmobilien, wie Hotels, Tanklager usw., kommen gleichzeitig betriebswirtschaftliche Methoden zum Zuge.

Wichtig ist gerade bei diesen Bodenwertermittlungen, dass zumindest jeweils zwei oder mehrere Verfahren zur Plausibilisierung herangezogen werden, um die Unsicherheit der geschätzten Faktoren möglichst stark einzugrenzen. Von vornherein sind außerdem genauere Daten wie Erträge, Mengen und Kosten einzuholen, zu analysieren und abzuleiten.

Bei großen internationalen Verkehrsflughäfen wie Frankfurt oder Düsseldorf ist das Bodenwertniveau in der Regel höher als in den näheren Gemeinden und kleineren Städten. Bei diesen Flughäfen handelt es sich um speziell genutzte Gebiete mit häufig gegenseitigen Abhängigkeiten der unterschiedlich notwendigen Nutzungsarten. Gegenüber den Vergleichsgrundstücken wird hierbei das Vermietungs- und Ertragsausfallrisiko geringer eingeschätzt.

Ferner sind die Faktoren Image, Infrastruktur und Ertragszielung in Verbindung mit reduziertem Vermietungsrisiko zu bestimmen. Hierzu kann die Beurteilung untergliedert nach ökonomischen Daten, der Makro- und Mikrolage, nach einem Punkte- oder Notensystem vollzogen werden. Die Korrektur wirkt sich in der Regel gegenüber den Vergleichslagen und -preisen positiv aus. Zur Plausibilisierung und zum Vergleich können die Grundstückspreise vergleichbarer Nutzungen aus der nächstgrößeren Stadt unter Berücksichtigung der Ortsentfernung (Abschlag) herangezogen werden.

Ausgehend von dem zuvor ermittelten Gewerbebauandpreis werden die Bodenwerte für klassisches/höherwertiges Gewerbe – hierbei handelt es sich um Gewerbeobjekte für Lager, Handwerk, Handel etc. mit nur geringem Büroanteil und bei höherem Gewerbe um Büro-, Technologie-, Forschungs- und/oder vergleichbare Nutzungen mit hohem Büroanteil oder um ausschließliche Büronutzungen – über das Mietsäulenverfahren (Unterschied in den Ertragsverhältnissen) ermittelt. Zusätzlich sind dabei kalkulatorische Bodenwertermittlungen durchzuführen.

Für Betreiberimmobilien, z.B. Hotels, ist die kalkulatorische Bodenwertermittlung mithilfe der betriebswirtschaftlichen Methode durchzuführen.

## Non-Aviation immer wichtiger

Zu den bebauten Flächen gehört auch der Non-Aviation-Bereich, der sich ebenfalls auf die Ertragssituation und damit auf die Mieten und Bodenwerte auswirkt. Die Bereiche Einkaufen und Gastronomie sind die größten Umsatzbringer im Non-Aviation-Geschäft, aber nicht die einzigen. Zu Non-Aviation zählen das Immobiliengeschäft ebenso wie der Betrieb von Parkhäusern oder die Vermietung von Werbeflächen. Einige Flughäfen schließen auch die Energieversorgung in dieses Geschäftsfeld mit ein. Es ist festzustellen, dass alle Aktivitäten, die nicht direkt etwas mit dem Fliegen zu tun haben, an Bedeutung gewinnen.

Die Flächenproduktivität von Verkaufsflächen auf Flughafengeländen liegt laut GfK Geo-Marketing bei rund 15.000 Euro/m<sup>2</sup>. Im klassischen deutschen Einzelhandel werden durchschnittlich 3.300 Euro/m<sup>2</sup> erzielt. Die Flächenproduktivität kann um 20% bis 25% höher liegen als in einem gut geführten Einkaufszentrum.

## Zusatzertrag durch Parkhäuser

Auch die Bewirtschaftung der Parkhäuser in Eigenregie bringt hinsichtlich Umsatz und Rendite Vorteile. Zu nennen sind die erzielbaren Parkgebühren, die schon allein aus dem kurzzeitigen Parken von einem bis drei Tagen generiert werden. Ein Tagessatz beträgt z.B. am Münchner Flughafen 21,50 Euro. Zusätzliche Einnahmen entstehen durch das Sicherheitsparken.

Die Grünflächen außerhalb der Start- und Landebahn bis zum Flughafenzaun fallen in der Regel unter die Qualitäts-

### Zonenaufteilung von Flughafenarealen: Jede Zone erhält eine Qualitätseinstufung

Zone	Bemerkung
Zone K	<b>Kernzone</b> Zentralbereich mit Airport-Center (Büro, Dienstleistung, Handel, Gastronomie etc.), Terminals, Hotel, Parkhäuser, Tower Grundstücksqualität: baureifes Land, erschließungsbeitragsfrei (ebf.)
Zone I a:	<b>Flächen für höherwertiges Gewerbe</b> Büro- und Verwaltungsgebäude, Tiefgaragen, Parkhäuser Grundstücksqualität: baureifes Land, ebf.
Zone I b	<b>Flächen für klassisches und produzierendes Gewerbe</b> Feuerwehr, Lager-, Werkstatt- und Logistikgebäude, Gepäcklager, Hangars etc. mit den anteiligen Büroflächen und Parkhäusern oder -flächen Grundstücksqualität: baureifes Land, ebf.
Zone I c:	<b>Flächen für klassisches/höherwertiges Gewerbe</b> Technologie- und Frachtgebäude, Büros sowie Informationscenter und Parkflächen Grundstücksqualität: baureifes Land, ebf.
Zone II	<b>Vorfelder</b> Grundstücksqualität: Bauerwartungs- bis Rohbauland
Zone II a	<b>Taxiways, Start- und Landebahnen, einschließlich Sicherheitszonen</b> Grundstücksqualität: Bauerwartungs- bis Rohbauland
Zone III	<b>Grünflächen und Ackerland außerhalb der Sicherheitsbereiche, Randzone bis zum Zaun</b> Grundstücksqualität: Grün-, Landwirtschaftsfläche
Zone B	<b>Bahnflächen (Gemeinbedarf)</b>
Zone S	<b>Straßenverkehrsflächen mit Mittelstreifen und Fußwegen (Gemeinbedarf)</b>

kategorie Grün- und Ackerland. Bei unbebauten Verkehrsflächen und Flugbetriebsflächen, wie Start- und Landebahn, Taxiways, Vorfeldflächen, Flugzeugabstellraumflächen etc., betragen die Bodenwerte häufig das Zwei- bis Dreifache des Bodenwerts landwirtschaftlicher Flächen.

Um die Werte dieser Flächen zu bestimmen, können kalkulatorische Bodenwertermittlungen unter Einflussnahme der Herstellungskosten und der Erträge angewendet werden. Für die Ermittlung des Ertrags sind vergleichbare Ansätze aus z.B. logistischen Nutzungsarten heranzuziehen. Dabei sind die Bewirtschaftungskosten gegenüber nicht flughafenbedingten Nutzungen höher anzusetzen (Sicherheitsmaßnahmen, Betriebskosten). Die Höhe der Werte liegt im Rahmen der Qualität Bauerwartungs- bis Rohbauland, meist Bauerwartungsland.

Bei den Straßen handelt es sich in der Regel um Privatstraßen, die vom Flughafeneigentümer bzw. -betreiber nach der Flughafennutzungsverordnung bewirtschaftet werden. Die Bewertung erfolgt nach dem aktualisierten Beschaffungswertprinzip (Wertermittlungsrichtlinien 2002 bzw. 2006).

Sollten keine angemessenen Vergleichspreise vorliegen, kann der Wert über das Sachwertverfahren (Restwert) ermittelt werden. Der Bodenwert der nicht betriebsnotwendigen Umgriffsflächen (den Flughafen umgebende Areale, insbesondere im Bereich der Anflugzone, einschließlich der Anflugfeuerungsanlagen) bestimmt sich nach dem landwirtschaftlichen Bodenwert. Zu beachten sind hierbei die Baubeschränkungen nach dem Bundes-Luftverkehrsgesetz.

Bei Grundstücken, die noch nicht erschlossen sind, werden die Erschließungskosten für flughafenbedingte Nutzungen gegenüber nicht flughafenbezogenen Grundstücken weitaus höher angesetzt, zum Teil bis zum 4,5fachen der üblichen Erschließungskosten, da sich die Erschließung auf dem Flughafenareal erheblich aufwendiger gestaltet.

Es bleibt festzuhalten, dass jeder Flughafen aufgrund seiner Lage, Art, Größe und Betriebsausrichtung individuell zu bewerten ist. Durch differenzierte Standorte, Mikrolagen, Bodenwertniveaus usw. können nur in Ausnahmefällen Vergleiche zwischen den Flughafenarealen angestellt werden.

(nik)

*Der Autor: Dipl.-Ing. Siegfried Claßen ist öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für die Bewertung von bebauten und unbebauten Grundstücken. Er befasst sich seit mehreren Jahren mit der Bewertung von bleibenden und aufgelassenen Zivilverkehrs- und Militärflughäfen sowie flughafenbezogenen Grundstücken.*

*Die Serie Bewertung von Spezialimmobilien wird in der IZ 2/09 mit einem Beitrag zur Wertermittlung von Freizeitimmobilien fortgesetzt.*

## Typen von Flughäfen

Nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) werden Flughäfen differenziert nach internationalen und nationalen Lufthäfen, Landeplätzen und Segelfluggelände. Einige Großflughäfen üben ferner die Funktion eines Drehkreuzes aus. In Deutschland sind dies die Flughäfen Frankfurt Rhein-Main-Airport und München Franz Josef Strauß.

Eine weitere Differenzierung dieser Spezialimmobilien ergibt sich durch:

- Regionalflugplätze,
- Verkehrslandeplätze,
- Segelflugplätze,
- Sonderflughäfen und
- Sonderlandeplätze.

Bekannte Sonderflughäfen sind in Deutschland in Hamburg-Finkenwerder und in Oberpfaffenhofen, westlich von München.

© Immobilien Zeitung