

Immobilienwert eines Autohauses

Wertgutachten - Mit der Misere der Automobilwirtschaft treten strukturelle Überkapazitäten bei Autohäusern zu Tage, die ein Sachverständiger bei seiner Begutachtung zu berücksichtigen hat. Aber auch die Chancen werden sichtbar. VON NORBERT WEISS

Nach vorherrschender Meinung wird eine mindestens mittelfristig anzusetzende Konjunkturschwäche zu deutlichen Umsatzeinbußen in der Automobilbranche führen. Die Finanzmarktkrise hat die Automobilbranche erfasst und strukturelle Defizite wie auch Überkapazitäten offengelegt. Die Sonderkonjunktur der Abwrackprämie in 2009 ist nur eine temporär wirkende Maßnahme und wird vermutlich zu einem deutlichen Umsatzrückgang in 2010 führen. Damit wird langfristig auch eine Reduzierung der Autohäuser bzw. Autohausstandorte verbunden sein. Nach Expertenerkenntnissen wird davon bis 2015 jedes vierte selbstständige Autohausunternehmen in Deutschland betroffen sein. Bei der Ermittlung des immobilien Wertes von Autohäusern wird sich dies bemerkbar machen müssen.

In der deutschen **Praxis der Immobilienwertermittlung** gibt es im Wesentlichen drei normierte Verfahren zur Wertermittlung bebauter Grundstücke. Es handelt sich dabei um das Vergleichswertverfahren, das Sachwertverfahren und das Ertragswertverfahren.

Liegen genügend Vergleichspreise gleichartiger Immobilien vor, wird vorrangig das Vergleichswertverfahren angewendet. Ist dies nicht der Fall, kommt für solche Grundstücke, bei denen der nachhaltig erzielbare Ertrag bei der Wertfindung im Vordergrund steht, wie zum Beispiel bei vermieteten (Gewerbe-)Immobilien, in erster Linie das Ertragswertverfahren in Betracht. Nur für Grundstücke, bei denen die Ersatzbeschaffungskosten im Vordergrund stehen, wie zum Beispiel bei Einfamilienhausgrundstücken, kommt das Sachwertverfahren in Frage.

Bei Autohäusern handelt es sich ohne Zweifel um Spezialimmobilien, die so unterschiedlich sein können, dass ein Vergleich – auch aufgrund der geringen Datenlage – kaum möglich ist. Auch die Anwendung des Sachwertverfahrens stößt auf Schwierigkeiten, denn die Kosten für Grundstückserwerb, Bauerrichtung und CI-Konzepte sind kein echter Wertmaßstab. Baukosten sind eben nicht gleich Bauwerte. Es bleibt also alleine das **Ertragswertverfahren**, das als probates Schema zur Wertermittlung verwendet werden kann.

An einem Beispiel (siehe Infokasten) soll erläutert werden, wie Immobiliensachverständige eine solche (Wertermittlungs-)Aufgabe systematisch lösen können.

Da ist zunächst der **Bodenwert** zu ermitteln. Man orientiert sich gerne an den Bodenrichtwerten, die der zuständige Gutachterausschuss der Stadt oder des Kreises jährlich veröffentlicht. Aber hier ist Vorsicht geboten. Es ist genau zu prüfen, ob die Lage, die Größe und das Baurecht des Referenzgrundstücks in der Bodenrichtwertkarte zu dem Bewertungsgrundstück passt; man muss danach ggf. noch individuelle Anpassungen im Bodenwert vornehmen. Ist das Grundstück sehr viel größer und kann nicht sinnvoll geteilt werden, ist ebenso ein Abschlag gerechtfertigt wie bei einem Grundstück, das für einen optimalen Autohausbetrieb zu klein ist und Erweiterungsmöglichkeiten nicht bestehen.

Kern einer jeden Ertragswertermittlung ist die **Rohertragsanalyse**. Bestehende Mietverträge können da hilfreich sein, sind es aber selten. Mietvertragskonditionen zwischen Vertragsparteien können aus sehr unterschiedlichen Gründen „gestaltet“ sein – ein aktuelles Bild der wirtschaftlichen Verhältnisse oder gar der künftigen Möglichkeiten geben sie hingegen kaum ab. Es ist also notwendig, (Netto-)Mieten abzuleiten, die unter den obwaltenden Umständen als nachhaltig angesehen werden können. Notwendig sind hier Recherchen über vergleichbare Mieten vor Ort hinsichtlich Hallen-, Verkaufs-, Büro- und Werkstattflächen. Ein anderer Ansatz ist die Ableitung von Mieten aus Umsätzen, deren Verhältnis sich markenspezifisch differenziert. Eine Studie des Deutschen Sparkassen Verlages (Branchenreport Kfz-Handel 2008) ergab, dass - je nach Automarke - die durchschnittliche Mietquote bei Autohäusern zwischen 0,8% und 1,5 % des Jahresnettoumsatzes liegt. Umsätze sind aber, wie derzeit schmerzlich festzustellen ist, volatile Größen mit vielen Determinanten. Wertermittlungen von Immobilien sollen sich aber durch Stabilität auszeichnen, in denen langfristige Tendenzen berücksichtigt, konjunkturelle Schwankungen aber eliminiert sind. Insofern ist dieser Anspruch auch an die zur Mietableitung fixierten Umsätze zu stellen. Ein Durchschnittswert der letzten drei bis vier Jahresumsätze zuzüglich eines Korrekturfaktors „Zukunft“ erscheint also als Basiszahl notwendig. Im Idealfall korrespondieren die Mieten aus Umsätzen in etwa mit den Marktmieten; weichen sie deutlich voneinander ab, besteht Erklärungsbedarf.

Hinsichtlich der Mieten für Außenflächen oder Parkplätze ist eine Tendenz festzustellen, wie sie inzwischen im Einzelhandel üblich geworden ist: In den Mieten für Gebäudenutzflächen werden die Mieten für Parkplätze inkludiert. Das heißt, für Außenflächen wird keine separate Miete mehr gezahlt. Wer eine gute Miete für Ausstellungs-, Büro- und Werkstattfläche zahlt, erwartet heute, dass eine für den Betrieb zwingend notwendige Außenfläche vorhanden ist. Werden neben Grundstück und Gebäude auch noch umfangreiche technische Anlagen mitvermietet, so kann ein Mietaufschlag gerechtfertigt sein.

Von den Roherträgen sind die **Bewirtschaftungskosten** abzuziehen. Sie bestehen aus den Verwaltungskosten, den nicht umlagefähigen Betriebskosten (aus Mietvertragssicht), den Instandhaltungskosten und dem Mietausfallwagnis. In der Regel werden hierzu Erfahrungssätze verwendet, die als Durchschnittswerte pro Jahr für die wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Gebäudes angenommen werden können. Bei Autohäusern werden die Bewirtschaftungskosten stark von den

Instandhaltungskosten geprägt, die ihrerseits wieder vom Alter und dem Zustand der Gebäude dominiert sind. Bei jedem Einzelansatz ist die konkrete Situation von Grundstück und Gebäude zu würdigen.

Die Differenz zwischen Rohertrag und Bewirtschaftungskosten wird als Reinertrag des Grundstücks bezeichnet. Von diesem wird zunächst die Verzinsung des Bodenwertes abgezogen, so dass der Reinertrag der baulichen Anlagen übrig bleibt. Man unterscheidet hier die Verzinsung von Bodenwert und Bauwert, da sich das Grundstück – anders als Gebäude – nicht verbraucht. Aus der Verzinsung der baulichen Anlagen ergibt sich schließlich der Wert der baulichen Anlagen, der als Kapitalisierung einer Zeitrente verstanden wird. Für diese Berechnung werden ein Zinssatz (Liegenschaftszins) und ein Zeitraum (wirtschaftliche Restnutzungsdauer der Gebäude) benötigt.

Der **Liegenschaftszins** ist das immobilienwirtschaftliche Orakel, in dem sich die langfristigen Chancen und Risiken einer Immobilieninvestition - auch im Kontext alternativer Kapitalanlagen – spiegeln. Als erster Ansatz können die von den zuständigen Gutachterausschüssen veröffentlichten Zinssätze helfen. Oft werden hier allerdings alle gewerblichen Immobilien in einem Zinssatz subsummiert, ohne auf einzelne Arten oder Lagequalitäten einzugehen. Das Risiko einer Investition in ein Autohaus wird zur Zeit aber tendenziell höher eingeschätzt als bei vergleichbaren Büro- oder Handelsimmobilien. Höhere Risiken bedeuten in diesem Zusammenhang höhere Liegenschaftszinsen.

Die **wirtschaftliche Restnutzungsdauer** der baulichen Anlagen ergibt sich naturgemäß aus dem Alter und dem Zustand der Gebäude aber auch aus ihrer Zweckmäßigkeit nach heutigen Anforderungen. Da diese bei Autohäusern ständig weiter wachsen und sich im Übrigen auch immer schneller verändern (z.B. Wechsel des CI-Konzeptes), hat sich die wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer allmählich verkürzt. Bei Autohäusern geht man heute von ca. 40 Jahren aus, bei Werkstätten von ca. 60 Jahren. Mit anderen Worten: Ein Autohaus aus den 60/70er Jahren im ursprünglichen Zustand ist heute nicht mehr als Autohaus nutzbar.

Aus dem Liegenschaftszins und der wirtschaftlichen Restnutzungsdauer ergibt sich finanzmathematisch ein **Vervielfältiger**, der auch die Abschreibung berücksichtigt. Zusammen mit dem Reinertrag der baulichen Anlagen errechnet sich so der Wert der baulichen Anlagen. Erweitert man diesen Wert dann um den Bodenwert, so erhält man den Ertragswert der Immobilie „Autohaus“. An dieser Stelle werden üblicherweise noch andere Korrekturfaktoren für Besonderheiten berücksichtigt, die bislang noch keinen Eingang in den Berechnungsgang gefunden haben (z.B. temporärer Overrent, besondere Einrichtungen, Objektmängel, Altlastenverdacht u.v.m) und die schließlich insgesamt zu einem Immobilienverkehrswert des Autohauses führen.

Besondere Aufmerksamkeit hat in jüngster Zeit die **Drittverwendungsfähigkeit** von Autohausimmobilien erfahren. Je unklarer die Zukunft der Branche und einzel-

ner Autohausstandorte ist, um so mehr kommen Überlegungen in den Fokus, welche alternativen Nutzungen für ein Autohausgrundstück mit oder ohne Gebäude noch möglich sind. Damit sind Fragen der Lagequalität, der Verkehrserschließung, vor allem aber des Bauplanungsrechts aufgeworfen, die einer gesonderten Betrachtung bedürfen. Exotische Folgenutzungen wie Gastronomie & Entertainment hat man zwar schon gesehen, die vielfach naheliegendste Nutzung aber ist die des Einzelhandels. Immer mehr Städte und Gemeinden schieben hier jedoch einen baurechtlichen Riegel vor, da sie das Flächenwachstum, insbesondere des großflächigen Einzelhandels auf den zuweilen doch großen Autohausgrundstücken fürchten. Eine wichtige Komponente in der nachhaltigen Wertperspektive wird damit verschlossen.

Des einen Leid, des anderen Freud'. Die Immobilienwerte für Autohäuser sind infolge der aktuellen Krise und der zu erwartenden Standortkonsolidierung ohne Zweifel unter Druck geraten. Diese Entwicklung kann aber auch positiv gewendet werden, denn die Autohäuser, die die Strukturveränderungen überleben und gestärkt aus ihr hervorgehen, werden auch aus Immobiliensicht eine langfristig stabile Wertentwicklungen ihrer Standorte sehen. Niedrigere Werte sind ebenfalls positiv bei steuerlichen Aspekten (z.B. bei Erbschafts- und Schenkungsfällen) einsetzbar, wie auch bei der Übertragung von Gesellschaftsanteilen. Schließlich ergeben sich interessante Verhandlungsmöglichkeiten bei der Übernahme von Autohausstandorten, sowohl beim Ankauf wie auch bei der Anmietung. **Die Chancen sind da.**

Kurzfassung

Der Immobilienwert von Autohäusern wird heute vor allem aus dem Ertragswertverfahren abgeleitet. Um der Anforderung der Nachhaltigkeit auch in Krisenzeiten zu genügen, ist die Rohertragsanalyse wichtig, die nicht nur auf abgeschlossenen Mietverträgen im Objekt beruhen darf. Notwendig sind Marktmieten und aus Umsätzen abgeleitete Mieten. Marktrisiken und Veränderungsgeschwindigkeit bei Autohäusern schlagen sich bei der Liegenschaftsverzinsung und den üblichen Nutzungsdauern von Gebäuden nieder. Besondere Aufmerksamkeit erhält in jüngster Zeit auch die Drittverwendungsfähigkeit von Autohausimmobilien. Die Werte sind unter Druck geraten, was aber auch neue Chancen eröffnet.

Tipps

1. Lassen Sie bei Erbschafts- und Schenkungssteuer die Bewertung des Finanzamtes überprüfen. Aktuell ergeben sich oft niedrigere Werte.
2. Stehen Änderungen im Bebauungsplan an, loten Sie mit Hilfe eines Fachanwalts Abwehrstrategien aus.
3. Bei Ankaufs- oder Anmietungsverhandlungen nutzen Sie fachlichen Rat bei sachkundigen Immobilienfachleuten.
4. Werden Gesellschafteranteile mit Immobilienvermögen verändert oder übertragen, lassen Sie die zugrunde gelegten Werte prüfen.

Infokasten

Bewertungsbeispiel: Autohaus mit Werkstatt

Lage	westdeutsche Mittelstadt, 30.000 EW sehr gute Verkehrslage, „Automeile“	
Grundstück	11.000 m ²	
Gebäude	Ausstellungshalle, Büros, Werkstatt mit 6 Hebebühnen, Waschhalle, Teilelager, insgesamt 1.800 m ² Nutzfläche, Bau- jahr: 80er-Jahre	
Nutzung	Verkauf Neu- und Gebrauchtwagen, Premium-Marke, aktuelles CI-Konzept vollständig umgesetzt	
Bodenrichtwert		90 €/m ²
Minderung wegen Übergröße, Baurecht und Zuschnitt		20%
Bodenwert insgesamt		792.000 €
Nachhaltiger Umsatz (Umsatzdurchschnitt plus Prognosefaktor)	Neuwagen 140 Stück zu 41.000 € =	5.740.000 €
Geb.wagen 195 Stück zu 18.000 €	=	3.510.000 €
Werkstatt 30 % v. Handelsumsatz	=	<u>2.775.000 €</u>
Gesamtumsatz		12.025.000 €
Mietquote, markenspezifisch	1,1%	
Rohrertrag Miete (netto/kalt/p.a.)		132.275 €
Monatsmiete		11.023 €
marktkonforme Flächenmiete (Stellfläche incl.)		6,12 €/m ²
Verwaltungskosten		2.800 €
Betriebskosten		1.200 €
Instandhaltungskosten		9.000 €
Mietausfallwagnis		<u>5.500 €</u>
Bewirtschaftungskosten gesamt		18.500 €
Reinertrag des Grundstücks		113.775 €
Bodenwertverzinsung mit 8,0 % von 792.000 €		<u>63.360 €</u>
verbleibt als Reinertrag der baulichen Anlagen		50.415 €
Liegenschaftszins	8%	
wirtschaftliche Restnutzungsdauer	25 Jahre	
Vervielfältiger	10,67	
Ertragswert der baulichen Anlagen		537.928 €
Bodenwert		<u>792.000 €</u>
Ertragswert gesamt		1.329.928 €
Verkehrswert		1,33 Mio. €

Autor

Norbert Weiß, Dipl.-Ing. / Immobilienkaufmann

Nach dem Studium der Geodäsie und der Immobilienwirtschaft umfangreiche Praxiserfahrung (Geschäftsleitungsebene) in der Konzeptionierung und Umsetzung von gewerblich genutzten Immobilien einschließlich der Vermarktung; langjährige Erfahrung in der Abwicklung von Stadtsanierungs-, Stadtentwicklungs- und Stadtmarketingprozessen. Freier Sachverständiger; Mitglied der Ingenieurkammer – Bau NRW und im Bundesverband deutscher Grundstückssachverständiger.

Seit 2004 Ullrich & Weiß Sachverständigengemeinschaft Bonn, mit Schwerpunkt Bewertung und Entwicklung von Gewerbeimmobilien.

Mail: norbertweiss@immobilienwert-bonn.de

Homepage: www.immobilienwert-bonn.de

Adresse: 53127 Bonn, Ippendorfer Allee 101