

Schriftenreihe
des Hauptverbandes der landwirtschaftlichen
Buchstellen und Sachverständigen e.V.

HLBS

SONDERREIHE
Beispiele der agraren Taxation

HEFT 35

FISCHER — GEIBEL — STOCK
WOHNHAUS-WERTMINDERUNG



Verlag
"PFLUG und FEDER"
53 BONN — OXFORDSTRASSE 2

V O R W O R T

In der Reihe "Beispiele der agraren Taxation" werden Gutachten von landwirtschaftlichen Sachverständigen veröffentlicht. Es sind Gutachten, die neue Methoden aufzeigen, bewährte Methoden vertiefen oder aus anderem fachlichen Grund Interesse verdienen.

Sie stellen Möglichkeiten dar, Taxationsaufgaben zu lösen. In diesem Sinne sind sie Beispiele. Andere Möglichkeiten sind in wohl jedem Fall denkbar und auch begründbar. Durch Veröffentlichung eines Beispiels wird keiner Lösungsmöglichkeit der Vorzug gegeben. Vielmehr ist es die Aufgabe der Veröffentlichungsreihe, zur Gegenüberstellung unterschiedlicher Ansichten anzuregen und so zur Klärung der meist schwierigen Taxationsprobleme beizutragen.

Wenn ein Gutachten mehrere Fragestellungen behandelt, so wird nur der für die Veröffentlichung entscheidende Teil abgedruckt. Aufzählungen von Unterlagen, die zur Gutachtenerarbeitung verwendet wurden, und andere Gutachtenformalien bleiben hier unberücksichtigt. Personen- und Ortsnamen werden nicht wiedergegeben. Kürzungen sind durch Punkte kenntlich gemacht.

Bonn, im November 1978

Der Herausgeber

Ü B E R B L I C K

Durch den Bau einer Bundesautobahn werden einem landwirtschaftlichen Betrieb Flächen entzogen. Aufgabe des Gutachtens war, jene Schäden zu ermitteln, die nicht durch das im Rahmen des Autobahnbaues durchgeführte Flurbereinigungsverfahren abgegolten wurden. In der vorliegenden Veröffentlichung wird von diesen Schäden nur die Wertminderung behandelt, die das Wohnhaus dadurch erfährt, daß die BAB in einer Entfernung von 28 m, gemessen vom Fahrbahnrand aus, an ihm vorbeiführt.

Überlegungen der Verfasser führen im Gutachten zu dem Ergebnis, daß sich die Verkehrswertminderung im vorliegenden Fall nur über eine fiktive Ertragswertberechnung ermitteln läßt. Es werden deshalb neun Faktoren definiert, die den Ertragswert beeinflussen. Dann wird festgestellt, welchen Einfluß die einzelnen Faktoren auf die Wertminderung haben, und daraus die mittlere Wertminderung des Gesamtobjektes berechnet.

Im Gutachten wird nichts über die Qualität des Hauses ausgesagt. Vielleicht mag die Höhe der errechneten Wertminderung deshalb auf den ersten Blick überraschen. Das hat jedoch keinen Einfluß auf die Methode, um deren Veröffentlichung es in dieser Schriftenreihe in erster Linie geht.

G U T A C H T E N

im Auftrag des
Regierungspräsidenten
- Enteignungsbehörde -
vom 14.4.1977
AZ

zur Feststellung der
Entschädigung für
Herrn

Aufgrund des geleisteten Sachverständigeneides
erstattet der Unterzeichner
nachstehendes Gutachten:

1. Erläuterung zum Sachverhalt

Durch den Bau der Bundesautobahn in der Gemarkung G. wurden Flächen aus dem Eigentum von Herrn Z. in Anspruch genommen. Hinsichtlich der Abtretungsflächen erfolgte ein Ausgleich im Rahmen des durchgeführten Flurbereinigungsverfahrens. Von Herrn Z. wurden darüber hinaus weitere Schäden geltend gemacht, und zwar jene Schäden, die nicht über das Flurbereinigungsverfahren abgegolten wurden.

Am 20.5.1977 führte der Unterzeichner einen Ortstermin durch, bei dem anwesend waren:

- 1.Herr ...
- 2.Herr ...
- 3.Herr ...
- 4.Unterzeichner

2. Aufgabenstellung

Laut Auftrag des Regierungspräsidenten sind jene Schäden zu ermitteln, die nicht durch das Flurbereinigungsverfahren abgegolten wurden.

Im einzelnen sind das

- Wertminderung des Wohnhauses
- Schäden am Wohnhaus durch Einsatz der Baumaschinen während der Errichtung der BAB
- Ersatz eines Heuaufzuges

Dem Unterzeichner wurden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Akte des Regierungspräsidenten
- Wertschätzung des Architekten... vom 17.5.1973
- Lageplan Maßstab 1 : 1000
- Gutachten vom 24.6.1976

Laut Auftrag des Regierungspräsidenten sind bei der Ermittlung der Wertminderung des Wohnhauses die Gesichtspunkte zugrunde zu legen, die im Urteil des Bundesgerichtshofes vom 4.10.1973 - III ZR 138/71 - (NJW 73, 2283) - ausgeführt sind.

Weiterhin sind mögliche Entschädigungsansprüche, die nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zu entschädigen wären, nicht zu berücksichtigen.

3. Ermittlung der Wertminderung des Wohnhauses

Die Ermittlung der Wertminderung des Wohnhauses wurde in Zusammenarbeit mit dem Architekten... vorgenommen. Durch den Bau der Bundesautobahn in der Gemarkung G. wurde das Flurstück, Flur..., Nr. ... angeschnitten. Der Landverlust wurde im Zuge der Flurbereinigung ausgeglichen. Nach § 8 Abs.2 Preußisches Enteignungsgesetz soll die Entschädigung den Minderwert ausgleichen, der für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung einer Teilfläche entsteht.

Für alle vom Entzug betroffenen Flächen wurde die Restflächenminderung durch eine Neuzuteilung über das Flurbereinigungsverfahren ausgeglichen. Laut Liegenschaftsbuchauszug ist eine Fläche von 3.340 m² als Hof- und Gebäudefläche ausgewiesen (Flurstücke Nr. 65 und 67). Die Flurstücke Nr. 57, 63, 66 und 62 müssen bei der Betrachtung mit einbezogen werden, da sie teilweise in Anspruch genommen wurden und bei einer Verlegung der Trasse in nördlicher Richtung die Funktion einer Schutzzone hätten übernehmen können.

Die Bundesautobahn führt in einer Entfernung von ca. 28 m, gemessen vom Fahrbahnrand aus, und in einer Entfernung von ca. 16 m, vom Böschungsfuß aus gemessen, an dem Wohnhaus vorbei. Die Fahrbahnhöhe beträgt ca. 5,0 m. Bei der Ermittlung der Wertminderung können nur die Wohngebäude Berück-

sichtigung finden, da nur diese von einer Minderung betroffen sind. Die Wirtschaftsgebäude bleiben bei dieser Betrachtung außer acht.

Der Wohnbereich des landwirtschaftlichen Betriebes liegt südlich der Trasse der BAB. Die Bundesautobahn verläuft von Westen nach Osten. Westlich an das Wohnhaus gliedern sich die Wirtschaftsgebäude an. Ca. 55 m in westlicher Richtung befindet sich ein Brückenbauwerk.

Eine Lärmschutzmauer bzw. ein Lärmschutzwall ist nach Auskunft des Fernstraßenneubauamtes nicht vorgesehen. Es ist auch aufgrund der hohen Böschung kaum oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich, ein derartiges Bauwerk zu errichten.

Durch den Bau der Bundesautobahn büßt das Grundstück nicht nur einen erheblichen Teil seines optischen Eindruckes ein, sondern auch die Lärm- und Staubimmission wirkt sich auf den Verkehrswert eines solchen Grundstückes aus. Die Wohnlage war vor dem Autobahnbau aus der Sicht der Lärm- und Staubbeeinträchtigung als hervorragend zu bezeichnen. Es handelte sich um einen landwirtschaftlichen Betrieb, der fernab jeglicher Beeinträchtigungsmöglichkeit stand.

Die Schlafräume befinden sich in der ersten Etage, etwa niveaugleich mit der Fahrbahn.

Es muß somit festgestellt werden, daß durch den Ausbau der Bundesautobahn eine Verkehrswertminderung des Wohnhauses eingetreten ist.

Im Folgenden wird die durch den Autobahnbau eingetretene Verkehrswertminderung nachvollziehbar und realistisch ermittelt. Es ist davon auszugehen, daß sich sowohl an dem Substanzwert des Gebäudes, als auch an der Substanz des Grundstückes mit Ausnahme des Entzuges einer Teilfläche nichts geändert hat.

Ein prozentualer Ansatz des Gesamt-Grundstücksverkehrswertes als Verkehrswertminderung kann deshalb nach Ansicht des Unterzeichners nicht richtig sein. Vielmehr muß versucht werden, über eine Hilfsberechnung die tatsächliche Wertminderung zu ermitteln und zu erfassen. Würde man bei der Ermittlung der Verkehrswertminderung von einem prozentualen Ansatz des Verkehrswertes ausgehen, so wäre man auf eine bloße Schätzung, die durch nichts nachvollziehbar und zu belegen ist, angewiesen. Auch kann die Verkehrswertminderung nicht isoliert von einer, wenn auch fiktiv gedachten Ertragslage eines derartigen Grundstückes losgelöst werden.

Eine solche Vorgehensweise würde bedeuten, daß beispielsweise eine sehr aufwendig gebaute Villa mit einer relativ geringen Wohnfläche in viel höherem Maße in ihrem Verkehrswert beeinträchtigt würde als ein Grundstück mit einem weniger aufwendig ausgebauten Baukörper mit einer wesentlich größeren Wohnfläche. In beiden Fällen wirkt jedoch das Vorhandensein der Straße im Zusammenhang mit den Nebenanlagen gleichermaßen störend.

Weiterhin würde eine prozentuale Wertminderung bei einer übergroßen Grundstücksgröße zu einer höheren Wertminderung führen, obgleich hier die Möglichkeit gegeben ist, durch bestimmte Maßnahmen den Schaden zu verringern.

Wie vorher festgestellt, ändern sich die Substanzwerte, abgesehen vom Entzug einer Teilfläche, nicht. Die Herstellungskosten des umbauten Raumes für den vorhandenen Baukörper bleiben unverändert. Das gleiche gilt im Prinzip für den Bodenwert. Aus diesem Grunde ist eine Berechnung der Verkehrswertminderung über die vorhandenen Substanzwerte nicht richtig und nicht möglich. Es muß somit festgestellt werden, daß durch den Bau der Bundesautobahn nicht die vorhandenen Substanzwerte beeinträchtigt werden, sondern vielmehr der Ertragswert eines bebauten Wohnobjektes.

Der Unterzeichner kommt deshalb zu dem Ergebnis, daß die Ermittlung der Verkehrswertminderung nur über eine fiktive Ertragswertberechnung möglich ist.

Bei der Ermittlung der Verkehrswertminderung ist von rechtlichen Grundsätzen, die der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 4.10.1973 - III ZR 138/71 (Köln) - herausgearbeitet hat, auszugehen.

Im Leitsatz zu diesem Urteil heißt es:

"Wird ein Teil eines Grundstückes für Straßenbauzwecke enteignet, so sind bei der Feststellung, welche Wertminderung das Restgrundstück durch die Abtretung der Teilfläche erleidet, die Nachteile nicht zu berücksichtigen, die auch entstanden wären, wenn die Straße an der Grenze des ungeteilten Grundstückes entlang geführt worden wäre. Dabei kommt es grundsätzlich nicht darauf an, ob tatsächlich die Möglichkeit bestand, die Straßenanlage außerhalb des (ungeteilten) Grundstückes zu errichten".

Um nach diesen Grundsätzen die Entschädigung zu ermitteln, wird zunächst eine Untersuchung erforderlich, welche Benachteiligungen durch den Ausbau der Straße entschädigungslos hinzunehmen sind. Weiterhin ist dann zu ermitteln, welche besonderen, wertmindernden Tatbestände durch den Ausbau der Bundesautobahn eintreten.

In der anliegenden Tabelle, die ein Koordinatensystem darstellt, sind in den Spalten 1 bis 9 jene Kriterien aufgeführt, die den Verkehrswert eines Objektes beeinflussen können. Die letzte Spalte ist für die Ertragslage des Objektes von Bedeutung.

Auf der Ordinate ist die Wertminderung des Objektes abgetragen, und zwar von 0 bis 100 Punkte. Auf der Abszisse oder Nullachse liegen jeweils die günstigsten Voraussetzungen der einzeln aufgeführten Kriterien.

Bei der Anwendung des Koordinatensystems wird weiterhin davon ausgegangen, daß jedes Kriterium für sich betrachtet eine Wertminderung des Gesamtobjektes im Bereich von 0 bis 100 Punkte auslöst.

Die einzelnen wertbeeinflussenden Faktoren besitzen somit einen Anteil an der Wertminderung des Gesamtobjektes. Die Summe der Anteile dividiert durch die Faktoren ergibt dann die mittlere Wertminderung des Gesamtobjektes (\bar{x}).

Das heißt, im Anschluß an die Einzelermittlung erfolgt die Berechnung der mittleren Wertminderung des Gesamtobjektes.

Bei der Einstufung der einzelnen Faktoren werden die Grundsätze, die durch das vorzitierte Urteil herausgestellt wurden, in dem Maße berücksichtigt, daß am Anfang der Einzelermittlung die Frage gestellt wird, in welchem Maße eine Beeinträchtigung entschädigungslos hätte hingenommen werden müssen. Als Beispiel:

Vor der Inanspruchnahme betrug die Entfernung vom Gebäude zur Grundstücksgrenze 30 m = 20 Punkte Wertminderung. Nach der Inanspruchnahme betrug die Entfernung maximal 10 m = 90 Punkte. Die Differenz ergibt somit für die Spalte 1 eine Wertminderung von 70 Punkten.

Nach dieser Differenzmethode sind alle anderen Faktoren einzustufen.

In der Spalte 1 ist die Entfernung von der Straße zum Gebäude eingetragen. Unter Berücksichtigung der nachteiligen Auswirkungen wurden hier stufenweise Abschnitte abgetragen. Es wurde dabei berücksichtigt, daß im Bereich 15 - 20 und 20 bis 25 die Beeinträchtigung erheblich abnimmt. Ab 35 m beträgt die Beeinträchtigung gleich Null.

In den Spalten 2 und 3 sind die Wertminderungskriterien des aktiven Lärmschutzes eingetragen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der einzelne Betroffene bei einer Straßen-

baumaßnahme keinen Einfluß auf die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Schutzwälle, -wände) hat, wird die Höhe der Verkehrswertminderung des betroffenen Objektes vom Vorhandensein derartiger Einrichtungen und ihrer Wirkung abhängig.

Ist hingegen eine Lärmschutzeinrichtung vorhanden, so hat diese, je nach Ausführung, mehr oder minder starke lärm-dämmende Wirkung, wodurch die Verkehrswertminderung je nach Wirkung dieser Maßnahme gegen o hin tendiert.

In den Spalten 4 und 5 sind die Kriterien des passiven Lärmschutzes eingetragen. Unter passivem Lärmschutz werden diejenigen Maßnahmen verstanden, die der Betroffene an seinem Objekt zur Lärmdämmung durchführt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der passive Lärmschutz unter anderen Entschädigungsgesichtspunkten zu sehen ist. Nach § 42 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz wird eine Entschädigung in Höhe der erbrachten, notwendigen Aufwendungen geleistet. In Spalte 4 wird die Frage gestellt, ob der passive Lärmschutz erforderlich ist oder nicht. Ist kein passiver Lärmschutz erforderlich, so hat das auch keine Wertminderung zur Folge.

Ist ein sehr hoher Aufwand an passivem Lärmschutz notwendig, oder wird kein passiver Lärmschutz durchgeführt, so hat das eine sehr hohe Wertminderung zur Folge. Dabei ist zu berücksichtigen, ob unter Umständen derart hohe Aufwendungen notwendig werden, daß der Zeitwert des Gebäudes überschritten wird.

In Spalte 5 ist die Höhe der Folgekosten des passiven Lärmschutzes einzustufen. Nach § 42 Abs. 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind die Folgekosten des passiven Lärmschutzes nicht berücksichtigt. Gleichwohl sind sie als entschädigungsfähige Positionen anzusehen. Diese Folgekosten können zunächst als ertragswertmindernde Aufwendungen betrachtet werden. Bei einer Berechnung der Verkehrswertminderung über eine Ertrags-

wertmethode müssen diese aber im Gesamtzusammenhang ermittelt werden. Beide Positionen, wie aktiver als auch passiver Lärmschutz, berücksichtigen nicht die Kosten zur Errichtung dieser Maßnahme, für die nach § 42 Abs.2 ein eigener Entschädigungsanspruch besteht, sondern lediglich die Auswirkungen der daraus resultierenden Kosten im Hinblick auf die Ertragswertberechnung.

In Spalte 6 wird die Beeinträchtigung der Optik als Wertminderungsfaktor angesehen, wobei die tatsächliche Wertminderung aufgrund der Differenz zwischen hinzunehmender Beeinträchtigung und tatsächlich eintretender Beeinträchtigung in Ansatz gebracht wird.

Spalte 7. Lage zur Windrichtung.

Es ist selbstverständlich, daß auch die Lage des Objektes zur Hauptwindrichtung und der damit verbundenen stärkeren oder geringeren Lärm- und Staub-Immission einen Einfluß auf die Höhe der Verkehrswertminderung nimmt. Je ungünstiger die Windrichtung, desto höher wird somit die Wertminderung sein.

Spalte 8. Die Lage der Wohnräume zur Straße.

Im gleichen Zusammenhang ist die Wertminderung umso größer, je ungünstiger die Wohn- und Schlafräume zur neuen Straßen-trasse liegen.

Spalte 9. Niveau der Gebäude zur Straße.

Je nach dem Niveau der auf einem bebauten Grundstück vorhandenen Gebäude zur Straße hin ist zu differenzieren, inwieweit sich ungünstige Verhältnisse ergeben. Dabei ist auf den jeweiligen Einzelfall abzustellen. Die dadurch gegebenenfalls auftretenden negativen Auswirkungen sind im Zusammenhang mit den vorgenannten wertmindernden Faktoren zu sehen.

Die letzte Spalte ist für die Höhe der Ertragslage des Objektes von Bedeutung. Es wird davon ausgegangen, daß die erzielbare Miete des nicht beeinträchtigten Objektes im Rahmen der

Schwankungsbreite der ortsüblichen Miete liegt. Für die Festlegung der Miete sind die Ausstattung des Wohnhauses sowie die Wohnlage ausschlaggebend. Je mehr positive mietspreisbindende Bewertungskriterien hinzukommen, um so mehr wird sich die erzielbare Miete an der oberen Grenze der Schwankungsbreite orientieren. Treten durch den Ausbau der Trassenführung derart starke Beeinträchtigungen ein, so ist es möglich, daß die erzielbare Miete soweit absinkt, daß eine Vermietung des Objektes nicht mehr möglich ist.

Um nochmal die Anwendung der Tabelle zu verdeutlichen, wird folgendes Beispiel aufgeführt:

Wird eine Straße in einer Entfernung von ca. 25 bis 30 m an einem Baukörper vorbeilaufen, so beträgt die entschädigungslos hinzunehmende Wertminderung des Restbesitzes 20 Punkte. Demgegenüber würde bei einem Ausbau der Trasse in 10 bis 15 m Entfernung die Wertminderung 80 Punkte betragen. Somit wären 20 Punkte aufgrund des Grundstückszuschnitts ohnehin entschädigungslos hinzunehmen. Es verblieben mithin für den Ansatz der Wertminderung 60 Punkte. In der gleichen Weise wird für alle in der Tabelle aufgeführten wertmindernden Faktoren verfahren.

Um zu dem Mittelwert der Gesamtminderung zu gelangen, werden alle einzelnen Differenzbeträge addiert und durch die Anzahl der Bewertungskriterien dividiert. Durch die Eintragung des Mittelwertes (\bar{x}) in die Tabelle wird es möglich, in der letzten Spalte die noch erzielbare Miete abzulesen. Aus der Differenz der erzielbaren Miete des nicht beeinträchtigten Objektes zu der noch zu erzielenden Miete ergibt sich die Wertminderung in DM pro Quadratmeter und Monat. Um zur Wertminderung des Gesamtobjektes zu gelangen, muß die ermittelte Wertminderung pro Quadratmeter mit der vorhandenen Wohnfläche und dem Faktor 12 (Monate) und dem entsprechenden Kapitalisator multipliziert werden.

Für die Ermittlung der Verkehrswertminderung muß im vorliegenden Fall von folgenden Voraussetzungen ausgegangen werden:

1. Bei dem zu begutachtenden Objekt handelt es sich um ein landwirtschaftliches Wohngebäude massiver Bauart im Verbund mit den landwirtschaftlichen Wirtschaftsgebäuden.
2. Zum Zeitpunkt der Qualitätsbemessung ist nach Ansicht des Unterzeichners der Zeitpunkt der Besitzeinweisung, nämlich der 10.5.1973, maßgebend, denn mit Beginn der Bauarbeiten traten die ersten Wertminderungsfaktoren in Erscheinung. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Wohnfläche des Wohnhauses 305,41 m².

Eine Veränderung der Wohnfläche bis zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung wurde nicht vorgenommen.
3. Nach Auskunft des Mieterbundes liegt die ortsübliche Vergleichsmiete im Schwankungsbereich von DM 3,-- bis DM 4,-/m².
4. Der Unterzeichner geht unter Berücksichtigung der Ausstattung, Abgelegenheit, guten Zuwegung und ruhigen Lage, die sich teilweise sehr unterschiedlich auf den Mietpreis auswirken, von einer zu erzielenden Miete von DM 3,20 aus.

Für die Ermittlung der Verkehrswertminderung ist festzustellen, inwieweit sich die erzielbare Miete vor dem Eingriff aufgrund des Eingriffs ändert.

Wertminderungs- kriterien	Straße an der Grundstücksgrenze = entschädigungslos in Punkten	= 0	nach dem Eingriff (Punkte)	Differenz in Punkten
1. Entfernung	ca. 280 m	= 0	ca. 16 m = 70	70
2. aktiver Lärm- schutz vorhanden.	nicht not- wendig	= 0	nicht vor- handen = 100	100
3. Wirkung	nicht not- wendig	= 0	ohne Wirkung = 100	100
4. passiver Lärm- schutz erforderlich	nicht er- forderlich	= 0	mittel bis sehr viel = 80	80
5. passiver Lärm- schutz Folgekosten	ohne	= 0	sehr hoch = 100	(evt. Lüf- tungsanla- ge erforder- lich) 100
6. Beeinträchtigung der Optik	ohne	= 0	= 50	50
7. Lage zur Wind- richtung	günstig	= 0	ungün- stig = 70	70
8. Lage der Wohn- räume zur Straße	günstig	= 0	sehr ungün- stig = 80	80
9. Niveau zur Straße	günstig	= 0	ungün- stig = 100	100
			Summe	<hr/> 750

Die Summe aller wertmindernden Kriterien beträgt 750. Es ergibt sich somit eine durchschnittliche Wertminderung in Höhe von

$$\bar{x} = 750 : 9 = 83 \text{ Punkten.}$$

In der letzten Spalte der Tabelle "Änderung der erzielbaren Miete" ist somit zu erkennen, daß die erzielbare Miete unter DM 3,20 /m² liegt. Bei einer linearen Abstufung von DM 3,20 hin zu DM 0,-- /m² ergibt sich pro Punkt eine Minderung der Miete von DM 0,032. Bei 83 Punkten Wertminderung beträgt die erzielbare Miete nach dem Eingriff DM 0,55 (3,20 DM ./.
DM 2,65 (83x0,032)).

Gegenüber der ursprünglich erzielbaren Miete in Höhe von DM 3,20/m² ergibt sich mithin eine Differenz in Höhe von DM 2,65/m² und Monat. Bezogen auf eine Wohnfläche von 305,41 m² errechnet sich eine jährliche Wohnwertminderung von
 $305,41 \text{ m}^2 \times \text{DM } 2,65 \times 12 = \text{DM } 9.712,03.$

Bei der Wahl des Kapitalisators ist zu berücksichtigen, daß nach Ablauf der Restlebensdauer des Wohngebäudes die Beeinträchtigung gemindert werden kann. Im vorliegenden Falle geht der Unterzeichner davon aus, daß nach Ablauf der Restlebensdauer des Gebäudes auf gleicher Stelle ein neues Gebäude errichtet wird und die Beeinträchtigung fortbesteht, da die Wohneinheit im Zusammenhang mit dem landwirtschaftlichen Betrieb gesehen werden muß.

Bei der Kapitalisierung wird von einem 5 %igen Zinssatz ausgegangen, wodurch sich der Kapitalisator 20 ergibt.

Berechnung der Verkehrswertminderung:

$$\text{DM } 9.712,03/\text{Jahr} \times 20 = \text{DM } 194.240,60$$

=====

Die Wohnwertminderung beträgt demnach DM 194.240,60.

Nach der Wertschätzung des Architekten... vom 17.5.1973 beträgt der Bauwert, hochgerechnet auf die heutigen Preisverhältnisse, ca. 230.000,-- DM. Der Bodenwert bei einer zugeordneten Fläche von 1.000 m² DM 15.000,--. Der Sachwert des Wohnhauses beträgt somit ca. DM 245.000,--.

Die Wertminderung beträgt demnach 79,2 % des Sachwertes.

Ermittlung der Wohnwertminderung

Wert in Punkten	Entfernung zum Gebäude in Metern	Aktiver Lärmschutz vorhanden	Wirkung	Passiver Lärmschutz erforderlich	Folgekosten	Beeinträchtigung der Optik	Lage zur Windrichtung	Lage der Wohnräume zur Straße	Niveau zur Straße	Änderung der erzielbaren Miete
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
100	1-5	nein	ohne	sehr viel	sehr hoch	sehr stark	sehr ungünstig	sehr ungünstig	sehr ungünstig	- 0,00
90	5-10	-	-	-	-	-	-	-	-	- 0,32
80	10-15	-	-	-	-	-	-	-	-	- 0,64
70	15 bis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 0,96
60	20	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1,28
50	20 bis	-	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	- 1,60
40	25	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1,92
30	25 bis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 2,24
20	30	-	-	-	-	-	-	-	-	- 2,56
10	30 bis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 2,88
0	35 und mehr	ja	sehr gut	nicht erforderlich	ohne	ohne	günstig	günstig	günstig	- 3,20