

mindest berechtigt ist, die Rechnung unter Beachtung der Herstellervorgaben tatsächlich höher zu stellen. Konsequenterweise muss dies abgelehnt werden, wenn die Auffassung vertreten wird, dass die Herstellervorgaben unverbindlich sind und lediglich eine Beweisvermutung darstellen könnten.

Für die Auffassung, dass die Herstellervorgaben keinesfalls verbindlich sein können, sondern lediglich eine Beweislastvermutung darstellen, spricht auch die Tatsache, dass die Vertretungen der Kfz-Reparaturbetriebe, Sachverständigenorganisationen und die Kalkulationsdatenanbieter eine Institution tragen, über die Fehler in den Kalkulationsdaten registriert werden, um sie schnellst möglich zu überarbeiten.

Eine ganz entscheidende Funktion kommt hier im Übrigen dem Kfz-Sachverständigen zu, der begründen können muss, warum die Herstellervorgaben nicht anwendbar sind. Konnte der Sachverständige nicht bereits bei der Gutachtererstellung erkennen, dass die Herstellervorgaben unzutreffend sind, kommt es regelmäßig zu einer Rechnungsprüfung, soweit der Reparaturbetrieb tatsächlich den Mut hatte, bei der Rechnungslegung den konkreten Abreitsaufwand zu berücksichtigen und nicht nur den kraft Herstellervorgaben vermuteten Aufwand. Im Rahmen der Rechnungsprüfung, die der Sachverständige entgeltlich fertigt, wird der konkrete Reparaturaufwand geprüft und tatsächlicher Mehraufwand im Vergleich zu den Herstellervorgaben technisch begründet.

Insgesamt ergeben sich hierdurch neue Anforderungen insbesondere für Kfz-Sachverständige, die gehalten sind - gerade weil sie zu einer unabhängigen Schadenfeststellung verpflichtet sind - die so genannten Herstellervorgaben kritischer zu hinterfragen, zumal es sich in der Praxis auch nur bedingt um wirkliche Herstellervorgaben handelt, sondern vielmehr sind es Vorgaben, die im Verbund zwischen Herstellern und Versicherern - nicht zuletzt mit der Zielsetzung einer günstigen Prämieinstufung - erarbeitet werden oder die in so genannten Eigenerhebungen durch die Datenbankanbieter vorgegeben werden

■ *Dipl.-Ing. (FH) Ewald Ladenburger**

Wertminderung am Beispiel eines Sportwagens

Grundsätzliches zum merkantilen Minderwert

Vorbemerkung

Anlass des in Auftrag gegebenen Gutachtens war ein Unfallschaden an einem Lamborghini Murcielago. Das Fahrzeug ist auf einer Autobahn auf einen Lkw-Anhänger aufgefahren. Hierdurch ist ein erheblicher Frontschaden rechtsseitig eingetreten. Zum Unfallzeitpunkt war das Fahrzeug ca. 10 Monate alt und wies eine Laufleistung von ca. 11.500 km auf. Das Fahrzeug wurde gebraucht (1 Vorbesitzer) erworben. Als werterhöhendes Zubehör war ein Karosseriebausatz der Fa. Hamann montiert.

Der vordere Stoßfänger und der Kotflügel vorne rechts waren mehrfach gebrochen. Die Tür rechts war im vorderen Bereich gestaut. Die Motorhaube wies eine Bruchstelle auf. Infolge der Kollision wurde die rechte Vorderachshälfte weitgehend abgerissen. Die tragenden Karosserieteile im Frontbereich rechtsseitig (im wesentlichen als Gitterrohrrahmen ausgeführt) waren geknickt und teilweise zu erneuern.

Die voraussichtlichen Instandsetzungskosten laut einem Schadensgutachten beliefen sich auf einen Betrag in Höhe von

ca. 117.000,- € inkl. 19 % MwSt. Die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten lagen bei ca. 95.000,- € inkl. 19 % MwSt.

Das nachfolgende Gutachten im gerichtlichen Auftrag wurde inhaltlich auf die wesentlichen Aussagen gekürzt (siehe Seite 30).

Sachverständige Ausführungen / zur Frage

„Es ist Beweis zu erheben über die Behauptungen des Klägers, an dem Fahrzeug sei durch den Unfall eine merkantile Wertminderung von 80.000,- € eingetreten.“

Grundsätzliches

Der merkantile (kaufmännische) Minderwert ist der Wertverlust des Fahrzeuges trotz eines **fachgerecht** reparierten Schadens. Dieser ist im Wesentlichen auf dem **Verdacht** verborgener Mängel begründet. Ein Fahrzeug mit einem reparierten Unfallschaden wird am Markt gegenüber einem unfallfreien Fahrzeug geringer bewertet.

Die Bemessung des merkantilen Minderwertes ist auf den Zeitpunkt des Schadenseintrittes abzustellen. Der merkantile Minderwert kommt in der Praxis erst dann zum Tragen, wenn ein Fahrzeug mit einem reparierten Unfallschaden (Vorschaden) verkauft wird. Je höher der merkantile Minderwert und damit je geringer der Verkaufspreis ausfällt, umso eher wird sich das Fahrzeug verkaufen lassen.

Es ist bekannt, dass manche Kaufinteressenten sofort jegliches Interesse an einem Fahrzeug verlieren, wenn ein Unfallschaden offenbart wird. Diese Käuferschicht würde sich auch nicht mit einem hohen, aus sachverständiger Sicht nicht mehr zu vertretendem Preisnachlass dazu bewegen lassen, das Fahrzeug zu erwerben.

Andere potentielle Käufer, die über einschlägige technische Kenntnisse verfügen, überprüfen die Qualität der Reparaturarbeiten und erkundigen sich, wo und wie das Fahrzeug repariert worden ist. Wenn diese Käuferschicht zur Überzeugung gelangt, dass die Reparaturarbeiten fachgerecht ausgeführt worden sind (was andernfalls nicht den merkantilen Minderwert betreffen würde), so wird der

Unfallschaden lediglich als Argument herangezogen, um den Preis zu „drücken“. Wenn das angebotene Fahrzeug jedoch weitgehend den Vorstellungen des Interessenten entspricht, wird er sich auch mit einem eher moderaten Preisabschlag zufrieden geben, insbesondere wenn die Nachfrage das Angebot des betreffenden Fahrzeugtyps übersteigt.

Vor dem Hintergrund, dass der Wiederbeschaffungswert einen Mittelwert des Angebotes am Markt darstellt, ist aus sachverständiger Sicht auch bei der Bemessung des merkantilen Minderwertes ein Mittelwert in Ansatz zu bringen.

Grundlagen des merkantilen Minderwertes

Der merkantile Minderwert stellt den Wertabschlag eines Fahrzeuges dar, den dieses trotz fachgerecht ausgeführter Reparaturarbeiten und **ohne** Zurückbleiben von irgendwelchen Restunfallspuren erleidet.

Sollten die Reparaturarbeiten nicht in allen Punkten fachgerecht ausgeführt worden sein, so wäre hierfür ein weiterer Preisabschlag (Wertminderung) gerechtfertigt. Es wäre beispielsweise denkbar, dass Farbtonunterschiede zurückbleiben oder die Spaltmaße nicht dem Originalzustand entsprechen. Solche Mängel würden einen Minderwert rechtfertigen. Dieser Minderwert aufgrund einer unsachgemäßen Reparatur wäre jedoch strikt zu unterscheiden vom merkantilen Minderwert.

Der merkantile Minderwert stellt den Wertabschlag dar, den ein Fahrzeug allein aufgrund der Tatsache erleidet, dass ein reparierter Unfallschaden (Vorschaden) vorgelegen hat. Der merkantile Minderwert ist insbesondere auf den Verdacht verborgener Mängel begründet, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen können. Es handelt sich somit um den Argwohn von potentiellen Kaufinteressenten gegenüber Unfallfahrzeugen. Dieser Argwohn ist zumindest bei fachgerecht ausgeführten Reparaturarbeiten **objektiv** nicht begründet, in subjektiver Hinsicht jedoch nachvollziehbar.

Dieser Argwohn, auf den sich der merkantile Minderwert begründet, wurde von Sachverständigen, die der Versicherungswirtschaft nahestehen, auch schon als „zu Geld gewordener Aberglaube“ bezeichnet. Dieses „Argument“ ist zumindest nicht als völlig abwegig zu bezeichnen. Dass nun Prozeßbeteiligte (und auch Sachverständige) behaupten, die-

sen „Aberglauben“ auch noch berechnen zu können, erscheint vor diesem Hintergrund eher wenig überzeugend.

Bereits hieraus ist ersichtlich, dass der merkantile Minderwert durch Berechnungsschemen nur schwer einzugrenzen ist.

„Ermittlung“ des merkantilen Minderwertes

Eine denkbare Möglichkeit zur Eingrenzung des merkantilen Minderwertes wäre, Ermittlungen am Markt durchzuführen.

In der Praxis würde sich dies so gestalten, dass der Sachverständige bei Gebrauchtfahrzeughändlern nachfragt, welcher Wertabschlag bei einem konkreten Unfallschaden in Ansatz zu bringen wäre. Die Befragungen müssten dann bei Automobilverkäufern oder auch Firmeninhabern durchgeführt werden. Erfahrungsgemäß wäre hier mit einer Schwankungsbreite zu rechnen, die nicht immer die realen Marktverhältnisse widerspiegelt. Aus mehreren Anfragen könnte dann ein Mittelwert gebildet werden, der vom Sachverständigen dann noch aufgrund seiner Marktkenntnis kritisch zu überprüfen wäre.

Grundsätzlich haben Fahrzeughändler ein Interesse an einer hohen, merkantilen Wertminderung, da sich das Fahrzeug dann leichter verkaufen lässt. Allein deshalb bestehen Bedenken, ob durch Befragungen am Markt Ergebnisse erzielt werden können, die den realen Marktverhältnissen entsprechen.

Technische Daten

Fahrzeugart	Pkw	
Fabrikat	Lamborghini	
Typbezeichnung	Murcielago LP 640	
Typ	147 F	
Aufbauart	Coupe	
Motorart	Otto OBD	
Leistung	471 kW	
Hubraum	6496 ccm	
Erstzulassung	Okt. 2006	
Anzahl Vorbesitzer	1	
Bereifung vorn	245/30 ZR 20	
Bereifung hinten	335/30 ZR 20	
Profiltiefen in mm	vl 7,5	vr 7,5
(vl = vorne links)	hl 5	hr 8
Laufleistung	ca. 11.500 km	
relevantes Zubehör	Hamann-Umbau	
Zustand	sehr gut	
Vorschäden	keine	
(reparierte Schäden)		
Altschäden	keine	
(vorhandene Schäden)		

Um den merkantilen Minderwert beurteilen zu können, ist es erforderlich, sich zunächst mit dem Wiederbeschaffungswert und dem Reparaturumfang auseinander zu setzen. Wenn ein Automobilverkäufer nun fundierte Aussagen treffen will, so wäre dies für ihn mit entsprechendem Aufwand verbunden.

Der Automobilverkäufer wird **im Einzelfall** sicher bereit sein, hier entsprechende Anfragen zu beantworten. Ob die Automobilverkäufer auch bei einer Vielzahl von Anfragen noch zu (kostenlosen) Auskünften bereit wären, erscheint äußerst fraglich. Zudem ist es aus Sicht eines Automobilverkäufers ureigenste Aufgabe des Sachverständigen, den merkantilen Minderwert zu schätzen.

Aus diesen Gründen erscheint es wenig sinnvoll und nicht praxisgerecht, den merkantilen Minderwert **am Markt** zu ermitteln.

Berechnungsmethoden

Bereits seit den frühen 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts sind die Berechnungsmethoden nach Ruhkopf-Sahm und Halbgewachs bekannt. Daneben gibt es eine Reihe von weiteren Berechnungsmethoden wie das Hamburger Modell, die Berechnungsmethoden nach Heintges, Nölle-Nölle und weitere. Bei diesen Methoden wird durch mehr oder weniger umfangreiche Berechnungsvorgänge ein Minderwert errechnet.

Auch wenn gute und plausible Rechenansätze bei manchen Methoden vorliegen

(z. B. BVSK-Wertminderungsmodell), so können wesentliche, wertbeeinflussende Faktoren wie Vorschäden, Marktgängigkeit des in Rede stehenden Fahrzeugtyps, allgemeine Marktlage und insbesondere der Erhaltungszustand des Fahrzeuges nicht berücksichtigt werden.

Wesentlich erscheint insbesondere die Tatsache, dass ein Wertabschlag sich immer ausgehend vom Wert des Wirtschaftsgutes (somit des Wiederbeschaffungswertes) bemisst. Einem potenziellen Käufer steht lediglich der Angebotspreis als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Der Ansatz, wonach sich der merkantile Minderwert bei den Methoden nach Ruhkopf-Sahm und Halbgewachs aus der Summe des Wiederbeschaffungswertes und der Reparaturkosten, multipliziert mit einem zuvor ermittelten Faktor bemisst, kann allein deshalb nicht zutreffend sein.

Der merkantile Minderwert kann deshalb lediglich anhand der Marktkennntnis des Sachverständigen (ausgehend vom Wiederbeschaffungswert) **geschätzt** werden.

Wertbeeinflussende Faktoren

Der Minderwert eines Fahrzeuges wegen eines fachgerecht reparierten Unfallschadens wird insbesondere durch folgende Faktoren beeinflusst:

- Wert des Fahrzeuges
- Alter des Fahrzeuges
- Laufleistung
- Umfang des reparierten Schadens
- Anzahl der Vorbesitzer
- Vorschäden / Altschäden
- Erhaltungszustand
- Marktgängigkeit des Fahrzeugtyps
- Örtliche / allgemeine Marktlage
- Nutzungsart

Im vorliegenden Fall ist der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges entsprechend des Gutachtens SV mit einem Betrag in Höhe von inkl. 19 % MwSt. 328.000,- € angegeben. Zum Unfallzeitpunkt wies das Fahrzeug ein Alter von unter einem Jahr auf. Die Laufleistung lag entsprechend des Gutachtens bei ca. 11.500 km.

Am Fahrzeug ist unfallbedingt ein erheblicher Frontschaden rechtsseitig eingetreten, der bis in das Karosseriegefüge gereicht hat. Unter anderem war der Rahmen im Bereich vorne rechts geknickt. Das rechte Vorderrad wurde abgerissen. Die Spritzwand vorne rechts wurde infolge des abgerissenen Rades beaufschlagt. Entsprechend den Angaben in der Akte sind Instandsetzungskosten in Höhe von inkl. 19 % MwSt. ca. 95.000,- € angefallen.

Entsprechend den Angaben in der Akte wurde das Fahrzeug gebraucht gekauft. Insofern wird von einem Vorbesitzer ausgegangen. Vorschäden (reparierte oder unreparierte Schäden) haben ausweislich des Gutachtens SV nicht vorgelegen. Der Erhaltungszustand des Fahrzeuges wurde im Gutachten SV als „sehr gut“ angegeben.

Bei Fahrzeugen dieses Herstellers und dieses Typs handelt es sich um Sportwagen der oberen Preisklasse. Derartige Fahrzeuge werden am Markt deshalb nur in entsprechend geringen Stückzahlen gehandelt.

Ermittlung Wertminderung:

Zur Ermittlung des merkantilen Minderwertes kann ein Berechnungsschema hilfreich sein. Durch ein Berechnungsschema können jedoch nicht alle relevanten Faktoren, beispielsweise die Marktlage oder die momentane Nachfrage nach Fahrzeugen dieses Typs in angemessener Form berücksichtigt werden. Der Erhaltungszustand des Fahrzeuges findet sich in keinem Berechnungsschema wieder, obwohl dieser erheblichen Einfluss auf die Höhe des merkantilen Minderwertes ausübt.

Grundsätzlich ist auszuführen, dass der merkantile Minderwert umso geringer ausfällt, je älter ein Fahrzeug ist. Gegen Ende der Nutzungsdauer eines Fahrzeuges ist ein merkantiler Minderwert nicht mehr gerechtfertigt, da auch der Wert des Fahrzeuges dann bereits stark abgesunken ist und evtl. nur noch dem Schrottwert entspricht. Im vorliegenden

Fall handelt es sich jedoch um ein Fahrzeug mit einem Alter von unter einem Jahr.

Die Laufleistung eines Fahrzeuges wirkt sich ebenfalls auf den merkantilen Minderwert aus. Obwohl die Laufleistung bereits anteilig im Wiederbeschaffungswert berücksichtigt wird, wird sich bei einem Fahrzeug mit hoher Laufleistung ein reparierter Unfallschaden wertmäßig in geringerem Umfang niederschlagen. Bei hohen Laufleistungen wirken sich der übliche Verschleiß und auch die üblichen Gebrauchsschäden sowie leichte Altschäden gegenüber einem fachgerecht reparierten Unfallschaden in höherem Maße aus. Im vorliegenden Fall hat aus sachverständiger Sicht in Bezug auf das Alter des Fahrzeuges eine etwa durchschnittliche Laufleistung vorgelegen. Das Fahrzeug war weniger als ein Jahr alt. Entsprechend den Angaben im Gutachten SV lag ein sehr guter Erhaltungszustand vor.

Der merkantile Minderwert fällt umso höher aus, je umfangreicher und tiefgreifender das Schadensbild ausgeprägt ist. Im vorliegenden Fall hat ein erheblicher Frontschaden rechtsseitig vorgelegen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei derart leistungsstarken Fahrzeugen wie vorliegend, insbesondere wegen der erreichbaren Höchstgeschwindigkeit, der Argwohn gegenüber einem reparierten Unfallschaden schwerer wiegt.

Unter Berücksichtigung dieser und der anderen, vorgenannten wertbeeinflussenden Faktoren ist aus sachverständiger Sicht eine merkantile Wertminderung in Höhe von ca. 5 bis 7 % des Wiederbeschaffungswertes, somit

(steuerneutral) 20.000,- €

(entspricht gemittelt ca. 6 % des angegebenen Wiederbeschaffungswertes), angemessen. Die ausgewiesene Wertminderung ist gemäß § 1 UStG als steuerneutral zu betrachten, da kein Leistungsaustausch stattfindet.

**Dipl.-Ing. (FH) Ewald Ladenburger ist Kfz.-Sachverständiger in Dinkelsbühl und von der IHK Nürnberg öffentlich bestellt und vereidigt für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung*

ABO-SERVICE FÜR ZEITSCHRIFTEN UND INFODIENSTE		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Sie möchten ein Abonnement bestellen? ■ Sie möchten Ihre neue Adresse oder andere Änderungen durchgeben? ■ Sie möchten gerne ein Probeheft zum Kennenlernen? 	<p>Hier ist Ihr Kontakt: Ulrike Vermeer Tel.: (02 21) 9 76 68-229 Fax: (02 21) 9 76 68-288 E-Mail: vertrieb@bundesanzeiger.de www.bundesanzeiger-verlag.de</p>	<p>Für Kunden: Bitte halten Sie Ihre Kundennummer bereit. Sie finden die Nummer oben auf Ihrem Adressetikett.</p> <div style="text-align: right;">  Bundesanzeiger Verlag </div>