

Die merkantile Wertminderung von Personenkraftwagen mit einem Alter von mehr als 5 Jahren

Verfasser: Dipl. Ing.(FH) Franz Plöchinger, von der IHK für Niederbayern
in Passau öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Fahrzeugschäden und –bewertung sowie Verkehrsunfälle

Dipl. Ing. (FH) Achim Ebner

Die Wertminderung unfallreparierter Fahrzeuge ist ein vieldiskutiertes Thema in der Schadenregulierung. Grundsätzlich sind Schädiger und Versicherer bestrebt die Schadenskosten und damit auch die Wertminderung gering zu halten. Andererseits ist der Unfallgeschädigte daran interessiert, vollen Schadenersatz zu erhalten – einschließlich einer eventuell anfallenden Wertminderung. Streitpunkt ist nicht selten, ob ein Minderwert zu erwarten ist und wie hoch dieser gegebenenfalls anzusetzen ist.

Die Frage nach der Höhe der merkantilen Wertminderung beschäftigt Sachverständige und Juristen schon seit Jahrzehnten. Unterschiedliche Berechnungsverfahren führen teilweise zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Bei den meisten Methoden wird eine Wertminderung bei Fahrzeugen über 5 Jahren oder über 100 000 km bisher verneint. In verschiedenen Urteilen wurde allerdings eine merkantile Wertminderung auch bei diesen Fahrzeugen teilweise zugesprochen.

Eine Diplomarbeit im Ingenieurbüro Plöchinger, Tiefenbach/Passau, beschäftigte sich mit dieser Frage. Es wurde hierzu eine Umfrage bei Kfz-Händlern, Sachverständigen und Privatpersonen zur Höhe der merkantilen Wertminderung durchgeführt.

1. Grundsätzliche Problematik

Die kürzlich neu entbrannte Diskussion über die Unfallsicherheit unfallreparierter Fahrzeuge hat die technische Wertminderung wieder in die Diskussion gebracht. Aufwendige Versuche verschiedener Institute und Hersteller führten daraufhin zu dem Ergebnis, dass nur bei einer Instandsetzung nach Herstellervorgaben die Crashesicherheit auch nach einer Instandsetzung mit der eines unreparierten Fahrzeuges vergleichbar ist. Tragende Teile mit knickartigen Stauchungen sind dabei zu erneuern.

In der Praxis zeigt sich jedoch, dass ein großer Teil der Unfallschäden eben nicht nach Herstellerrichtlinien optimal instandgesetzt wird. Gerade wenn Fahrzeuge auf dem Restwertmarkt zu überhöhten Preisen aufgekauft werden, ist eine technisch einwandfreie Reparatur nicht mehr wirtschaftlich möglich. Zu oft treten nach einer Unfallinstandsetzung – aus welchen Gründen auch immer – Probleme in Bezug auf die Qualität der Reparatur auf: Reststauchungen, Welligkeiten, dicker Spachtelauftrag zum Verdecken von Reparatursünden bis hin zu schlecht ausgeführten Abdicht- und Lackierungsarbeiten und in der Folge Rostschäden, Undichtigkeiten und unregelmäßige Spaltmaße zeugen in nicht wenigen Fällen von nachlässiger Arbeit des Reparateurs, der – zum Teil auch in Schwarzarbeit und ohne entsprechende Kenntnisse und Ausrüstung – das Unfallwrack wieder in fahrbereiten, jedoch minderwertigen Zustand brachte.

Im Anschluß an derartige Reparaturen werden diese Fahrzeuge dann häufig an unkundige Laien weiterverkauft. In nicht wenigen Fällen werden dabei die Vorschäden dem Käufer nicht oder nur teilweise mitgeteilt, um einen möglichst hohen Verkaufspreis zu erzielen.

Mag das Misstrauen vieler Käufer gegen unfallreparierte Fahrzeuge in den Fällen technisch einwandfreier Reparatur auch für den Fachmann manchmal unbegründet erscheinen, wird der technische Laie im Regelfall jedoch trotzdem nicht mehr bereit sein, den unverminderten Preis für das angebotene Fahrzeug zu bezahlen.

Unbestritten führt deshalb eine Unfallreparatur an neueren Fahrzeugen selbst nach fachgerechter Ausführung zu einer - merkantilen - Wertminderung.

Von vielen Gerichten und den gängigen Berechnungsmethoden wird jedoch eine merkantile Wertminderung seit Jahrzehnten meist nur für Fahrzeuge bis zu einem Alter von 5 Jahren oder mit einem Kilometerstand von bis zu 100.000 km angenommen.

Dies mag vor Jahrzehnten, als die meisten der einschlägigen Berechnungsmethoden entstanden, noch seine Berechtigung gehabt haben. Mit Erreichen eines km-Standes von 100.000 war ein Fahrzeug vor 20 bis 30 Jahren häufig an seiner Verschleißgrenze angelangt. Darüber war mit umfangreichen Reparaturen zu rechnen.

Die Fahrzeugwelt hat sich in den letzten Jahrzehnten jedoch erheblich gewandelt. Eine Betriebsstrecke von 100.000 km stellt heute selbst für einen Kleinwagen kein großes Problem mehr dar, es werden sogar häufig 150.000 bis 200.000 km ohne größere Reparaturen erreicht. Mittelklassefahrzeuge erreichen regelmäßig noch deutlich höhere Betriebsstrecken. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf die stetig verlängerten Wartungsintervalle, die in den letzten Jahren auf zumeist 30.000 km, in einigen Fällen sogar bis zu 50.000 km verlängert wurden.

Die durchschnittliche Lebensdauer von Personenwagen liegt zwischenzeitlich nicht mehr bei 8 bis 10 Jahren, sondern bei 12 oder mehr Jahren. Mit der verlängerten Lebensdauer hat sich auch das Preisniveau stark geändert. So hat heute ein Mittelklassefahrzeug mit einem Neupreis von meist mehr als DM 50.000 auch nach 6 – 8 Jahren noch einen erheblichen Wert, während ein gleich altes Fahrzeug vor 30 Jahren häufig mehr der Verschrottung nahe war.

Daher stellt sich die berechtigte Frage, ob im 21. Jahrhundert immer noch von einer absoluten Grenze von 5 Jahren oder 100.000 km für die Beurteilung der merkantilen Wertminderung nach Unfallreparaturen auszugehen ist oder ob diese Beurteilungsgrenzen der veränderten Entwicklung anzupassen sind.

2. Definition Wertminderung

2.1. Technische Wertminderung

Eine technische Wertminderung ist gegeben, wenn sich unfallbedingte Schäden nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand vollständig beheben lassen. Heute wird jedoch allgemein, wie bereits ausgeführt, davon ausgegangen, dass bei einer Instandsetzung nach Herstellerangaben keine technische Wertminderung verbleibt und durch die Reparatur ein technisch dem Neufahrzeug vergleichbarer Zustand hergestellt werden kann.

Bei einer nicht nach den Vorgaben des Herstellers durchgeführten Unfallreparatur kann jedoch sehr wohl ein technischer Minderwert vorliegen.

2.2. Merkantile Wertminderung

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass ein Fahrzeug selbst dann mit einer Wertminderung behaftet ist, wenn eine Unfallreparatur technisch einwandfrei durchgeführt wurde. Bei einem Käufer entsteht hier regelmäßig ein Verdacht auf verborgene, nicht erkennbare Mängel oder eine höhere Reparaturanfälligkeit.

Dieses Misstrauen lässt sich auch durch eine nachgewiesene, fachgerechte Reparatur nicht beseitigen. Grundsätzlich kann daher davon ausgegangen werden, dass ein reparierter Unfallwagen auch nach fachgerechter Instandsetzung am Kfz-Markt weniger wert ist als ein vergleichbarer, unfallfreier Wagen. Die durch das Mißtrauen des Käufers begründete Preisminderung wird als merkantile Wertminderung bezeichnet. Auf die Darstellung der einschlägigen Berechnungsverfahren wird hier verzichtet, diese werden als bekannt vorausgesetzt.

3. Verwendete Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge die zu dieser Umfrage herangezogen wurden, hatten weder einen reparierten Vorschaden noch irgendwelche Altschäden. Diese Fahrzeuge befanden sich technisch und optisch allgemein in gutem Erhaltungszustand und waren ohne (reparierte oder unreparierte) Vorschäden.

Aus Gründen der Vereinfachung werden hier nicht alle Details wiedergegeben. Diese sind für eine grundsätzliche Betrachtung der Thematik auch nebensächlich. Die für die Umfrage verwendeten Schadenbeispiele wurden aus der Gutachtenpraxis beispielhaft ausgewählt. Sie geben sicherlich keinen repräsentativen Querschnitt der auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge wieder. Die Fälle lagen außerdem zum Zeitpunkt der Umfrage bis zu 1 ½ Jahre zurück, erschienen daher den befragten Personen daher um den jeweiligen Zeitraum älter. Dies hat auch zur Konsequenz, dass die ermittelten Reparaturkosten in der Zwischenzeit tendenziell höher liegen würden, der Wiederbeschaffungswert dagegen naturgemäß niedriger als die nachfolgend angegebenen Beträge, die jeweils zum Schadenzeitpunkt ermittelt wurden.

Auch die betroffenen Schadenzonen wurden rein zufällig ausgewählt. Für eine statistisch verwertbare und repräsentative Aussage zur Wertminderung reichten weder Anzahl noch Verteilung der Schadenbeispiele noch die Zahl der befragten Personen aus.

3.1. Mercedes-Benz 500 E:

Erstzulassung:	01.12.92
Motorleistung:	240 kW
Hubraum:	4973 ccm
Kilometerstand:	171254 km
Schadenzone	Heck rechts
Reparaturkosten	DM 15 091,21
Wiederbeschaffungswert	DM 27 500,--



Bild 1: Mercedes 500 E

3.2. Mercedes-Benz 220 E:

Erstzulassung:	08.06.93
Motorleistung:	110 kW
Hubraum:	2199 ccm
Kilometerstand:	108759 km
Schadenzone	Front links mit Radaufhängung
Reparaturkosten	DM 20 498,22
Wiederbeschaffungswert	DM 21 800,--



Bild 2:
Mercedes 220 E

3.3. Mercedes – Benz E 250 TD:

Erstzulassung:	30.07.93
Motorleistung:	83 kW
Hubraum:	2497 ccm
Kilometerstand:	245022 km
Schadenzone	Front
Reparaturkosten	DM 9 114,54
Wiederbeschaffungswert	DM 21 500,--



Bild 3: Mercedes E 250 TD

3.4. Mercedes-Benz 180 C „Sport“

Erstzulassung:	14.03.95
Motorleistung:	90 kW
Hubraum:	1798 ccm
Kilometerstand:	59688 km
Schadenzone	Front
Reparaturkosten	DM 16 981,99
Wiederbeschaffungswert	DM 26 600,--



Bild 4: Mercedes 180 C

3.5. Mercedes-Benz 190 E 2.3

Erstzulassung:	10.09.91
Motorleistung:	100 kW
Hubraum:	2,3 Liter
Kilometerstand:	80481 km
Schadenzone	rechts vorne
Reparaturkosten	DM 7 681,64
Wiederbeschaffungswert	DM 15 800,--



Bild 5, 5a: Mercedes 190 E

3.6. Mazda 626 GLX (Seitenschaden):

Erstzulassung:	28.07.1994
Motorleistung:	86 kW
Hubraum	1991 cm ³
Kilometerstand:	72497 km
Schadenzone	rechts vorne
Reparaturkosten	DM 9 438,84
Wiederbeschaffungswert	DM 15 600,--



Bild 6: Mazda 626 (86kW)

3.7. Mazda 626 GLX (Frontschaden):

Erstzulassung:	30.06.1994
Motorleistung:	78 kW
Hubraum:	1839 ccm
Kilometerstand:	100393 km
Schadenzone	rechts vorne
Reparaturkosten	DM 9 361,39
Wiederbeschaffungswert	DM 14 500,--



Bild 7: Mazda 626 (78 kW)

3.8. Opel Calibra 2.0 i:

Erstzulassung:	15.04.93
Motorleistung:	85 kW
Hubraum:	1998 ccm
Kilometerstand:	118303 km
Schadenzone	rechts vorne
Reparaturkosten	DM 11 884,85
Wiederbeschaffungswert	DM 14 500,--



Bild 8: Opel Calibra

3.9. VW Golf CL Europe:

Erstzulassung:	01.03.1994
Motorleistung:	44 kW
Hubraum:	1391 ccm
Kilometerstand:	77420 km
Schadenzone	Front links
Reparaturkosten	DM 8 143,64
Wiederbeschaffungswert	DM 14 500,--



Bild 9: VW Golf

6. Marktforschung

6.1 Umfrage bei Händlern

Bei der Umfrage wurden ausschließlich größere Werkstätten sowohl regional als auch überregional aufgesucht. Es waren hauptsächlich VAG, Mercedes, Opel und BMW Händler, die zu dieser Diplomarbeit befragt wurden. Größten Teils wurden Händler im südbayerischen Raum, aber auch im Ruhrgebiet besucht. Insgesamt wurden 31 Werkstätten befragt.

Zur Befragung wurde den Verantwortlichen für den Gebrauchtwagenverkauf das Schadensgutachten der einzelnen Pkw's vorgelegt (mit Fotos der beschädigten Fahrzeuge). Anhand dieser Gutachten wurde dann von diesen die Wertminderung berechnet oder Erfahrungswerte angegeben. Die Umfrage war nicht herstellerbezogen, so dass auch Fremdfabrikate zu bewerten waren. Tendenziell wurde die Wertminderung von Fremdfabrikaten von den Händlern höher bewertet.

6.2 Umfrage bei Sachverständigen

Für die Befragung wurden namhafte Sachverständigenbüros aus dem ganzen Bundesgebiet ausgewählt. Den befragten Sachverständigen wurden die gleichen Unterlagen wie den Händlern vorgelegt.

6.3 Umfrage bei privaten Fahrzeugkäufern

Auch Privatpersonen wurden die gleichen Unterlagen vorgelegt. Die Umfrage erfolgte nur im Regionalbereich Bayerischer Wald. Bei dieser Umfrage wurden bewusst fahrzeugtechnische Laien in verschiedenen Altersgruppen und verschiedenen Berufsgruppen befragt.

6.4 Ergebnis und Tabellen der Marktforschung

Aus den folgenden Tabellen ist eine Übersicht der Ergebnisse der Marktforschung ersichtlich. Auf die Wiedergabe von Einzelergebnissen wurde hier aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

Mittelwerte Werkstätten

Wertminderung DM

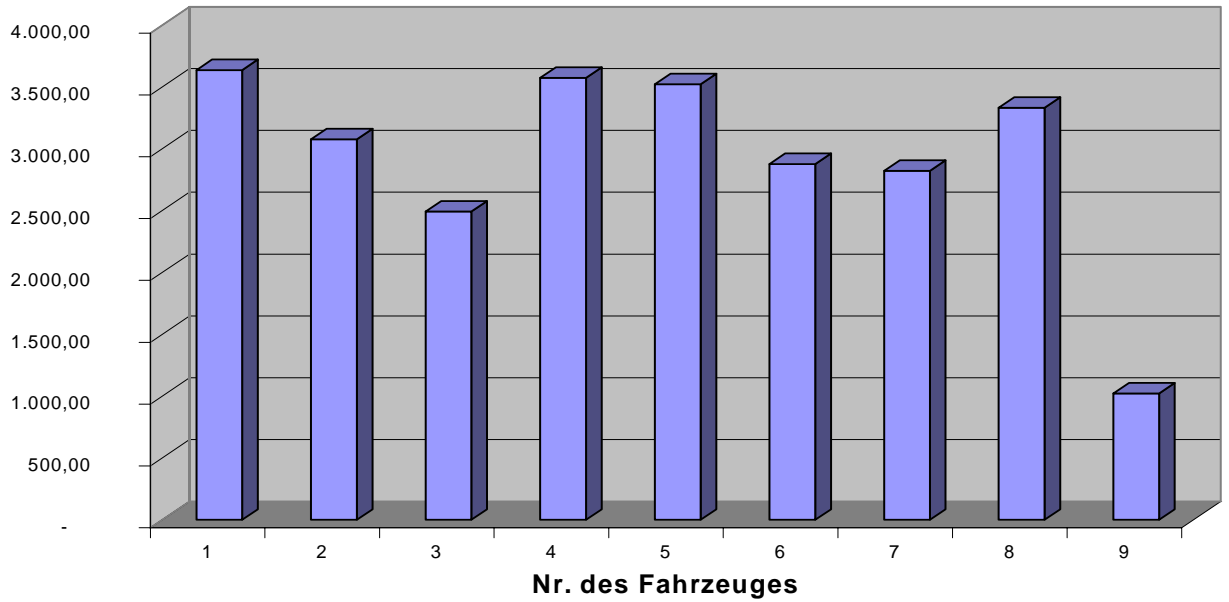


Tabelle1:

1: Mercedes 500 E, 2: Mercedes 220 E, 3: Mercedes E 250 T,
4: Mercedes C 180, 5: Mercedes 190 E, 6: Mazda 626 (86 kW),
7: Mazda 626 (78 kW), 8: Opel Calibra, 9: VW Golf

Mittelwerte Sachverständige

Wertminderung DM

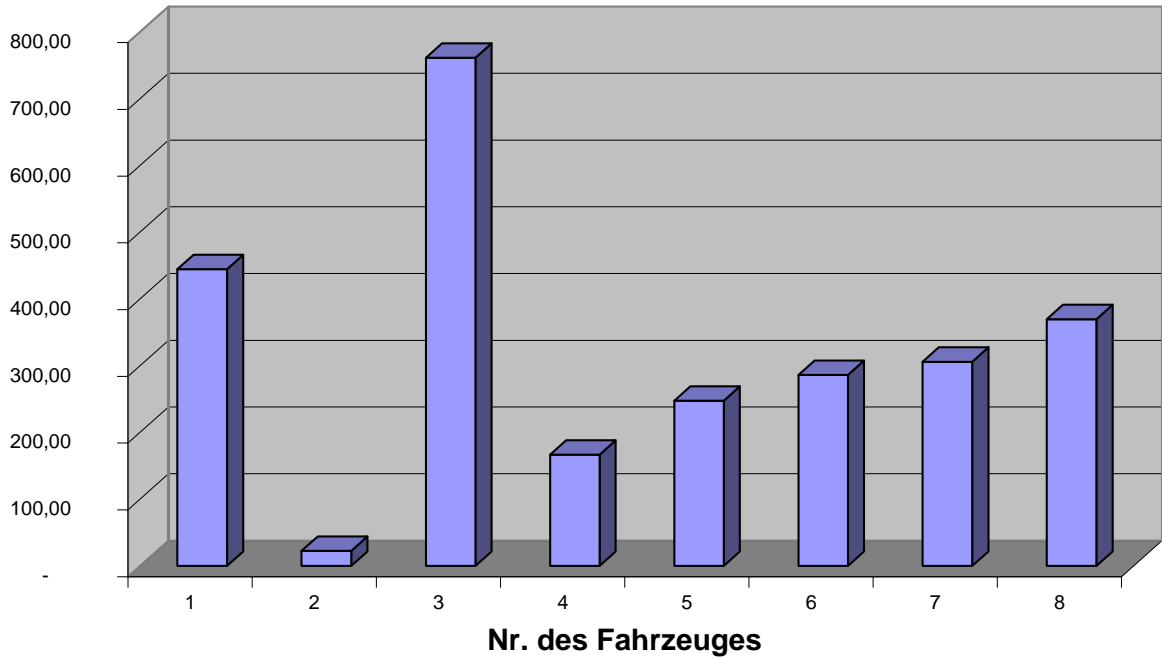


Tabelle 2

1: Mercedes 500 E, 2: Mercedes 220 E, 3: Mercedes E 250 T,
4: Mercedes C 180, 5: Mercedes 190 E, 6: Mazda 626 (86 kW),
7: Mazda 626 (78 kW), 8: Opel Calibra, 9: VW Golf

Mittelwerte Privatkunden

Wetminderung DM

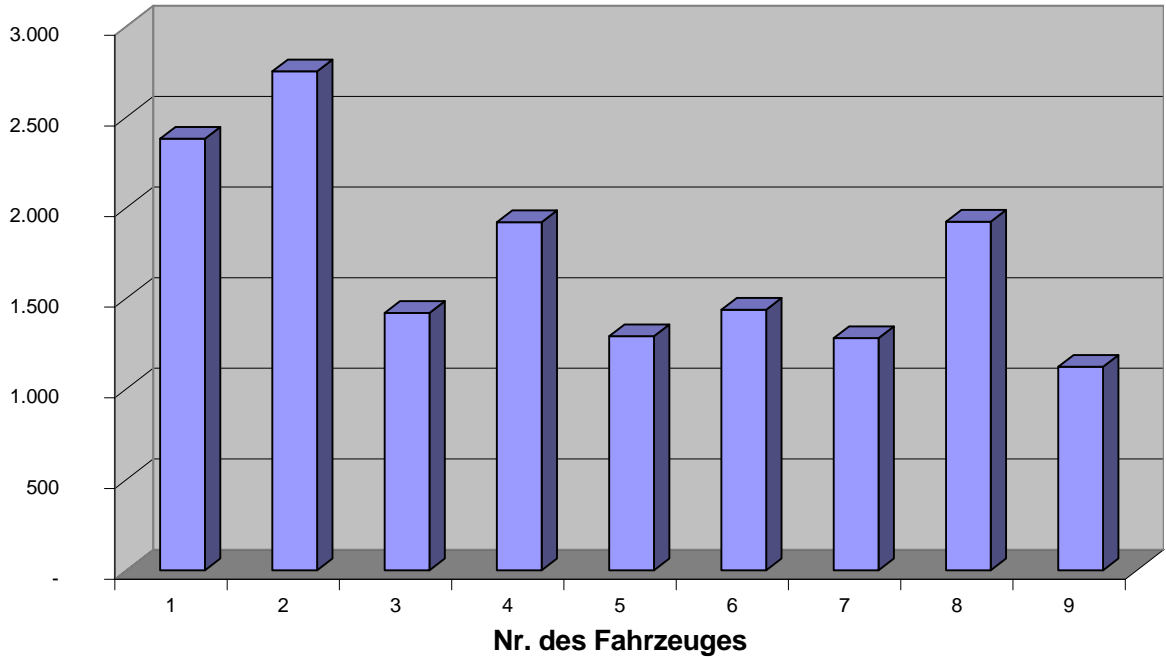


Tabelle 3:

1: Mercedes 500 E, 2: Mercedes 220 E, 3: Mercedes E 250 T,
4: Mercedes C 180, 5: Mercedes 190 E, 6: Mazda 626 (86 kW),
7: Mazda 626 (78 kW), 8: Opel Calibra, 9: VW Golf

Gesamtdurchschnitt

Wertminderung DM

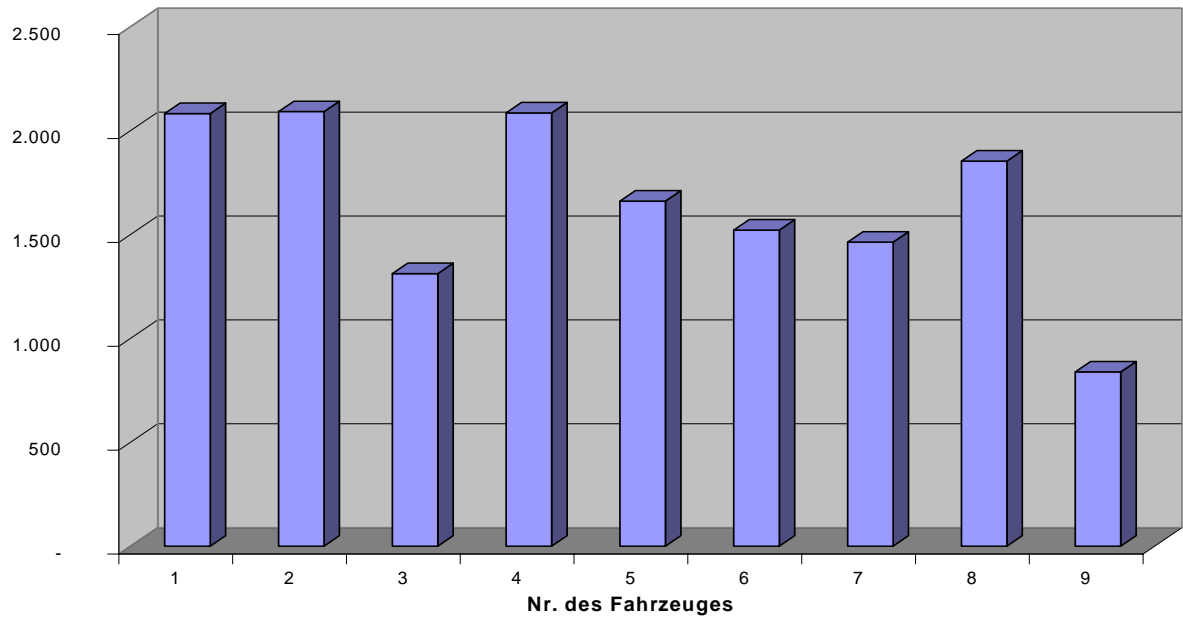


Tabelle 4: 1: Mercedes 500 E, 2: Mercedes 220 E, 3: Mercedes E 250 T,
4: Mercedes C 180 5: Mercedes 190 E 6: Mazda 626 (86 kW),
7: Mazda 626 (78 kW), 8: Opel Calibra, 9: VW Golf

Altersgruppen

Anzahl

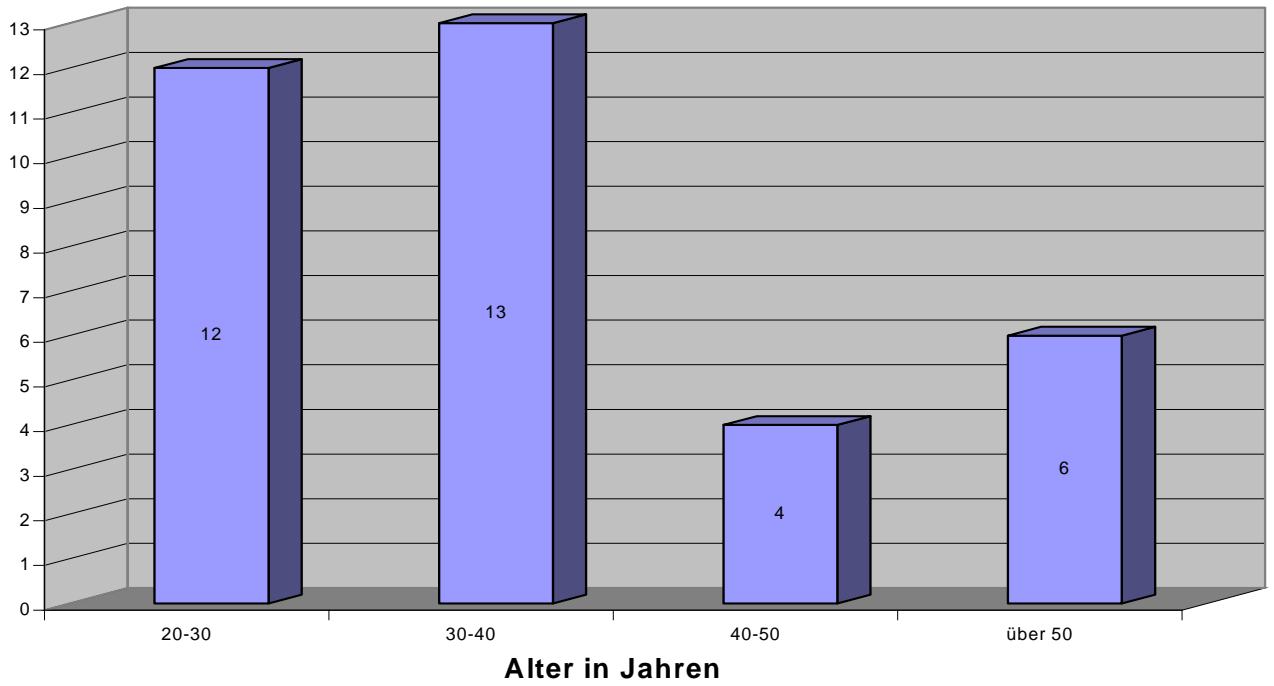


Tabelle 5: Altersstruktur der befragten Privatpersonen

4. Diskussion der Ergebnisse

Bei der Auswertung der Umfrageergebnisse ergaben sich – abhängig von den befragten Personengruppen – einige Besonderheiten und Auffälligkeiten. Wie zu erwarten, waren wichtige Faktoren für die Beurteilung der Wertminderung bei allen Gruppen das Alter des Fahrzeugs und der Fahrzeugwert (Wiederbeschaffungswert) vor dem Unfall sowie auch der Schadensumfang.

Deutlich erkennbar ist aus den Ergebnissen, dass bei Käufern und Verkäufern keinesfalls eine exakte Grenze für Wertminderung bezüglich eines Kilometerstandes von 100.000 oder eines Alters von 5 Jahren besteht.

Obwohl bewußt für die Befragung auch Fahrzeuge ausgewählt wurden, die von Alter und Wert nach sachverständiger Einschätzung zumindest als Grenzfälle einzustufen waren, wurde von keiner der befragten Personen aus dem Bereich der Werkstätten und Privatpersonen eine Wertminderung bei auch nur einem der Fahrzeuge verneint.

Die Höhe der Ergebnisse bei Privatpersonen und Werkstätten ist als ungewöhnlich zu bezeichnen und übersteigt die in der Schadenregulierung auch für jüngere Fahrzeuge üblichen Sätze teilweise um das Mehrfache. Obwohl bei einzelnen Werten eine realistische Einschätzung in Frage gestellt werden muß, zeigt sich in der Umfrage das große Mißtrauen von privaten Käufern gegen unfallreparierte Fahrzeuge.

Die befragten Sachverständigen differenzierten durchaus ihre Aussagen zu der Frage, ob eine Wertminderung anfallen wird. Bei verschiedenen Fahrzeugen wurde eine Wertminderung verneint. Auch hier war bei den Ergebnissen eine große Streubreite zu verzeichnen. Das Niveau der Wertminderungsbeträge lag jedoch erheblich unter den übrigen Ergebnissen.

5. Zusammenfassung und Ergebnis

Die vorliegende Auswertung erhebt keinesfalls den Anspruch einer allumfassenden, repräsentativen Marktforschung. Die Ergebnisse zeigen jedoch eindeutig, dass das Thema der merkantilen Wertminderung gerade von älteren Fahrzeugen neu zu diskutieren ist.

Festzuhalten ist, dass die bisher angesetzten, absoluten Beurteilungsgrenzen von 5 Jahren und 100.000 km sich bei der Umfrage als nicht mehr haltbar erwiesen.

Auffällig ist der große Unterschied der im Durchschnitt genannten Wertminderungsbeträge von Werkstätten und Privatpersonen einerseits und den Sachverständigen andererseits. Im Gegensatz dazu gibt es zwischen den Werkstätten und den Privatpersonen keine so großen Differenzen. Einigkeit besteht jedoch bei den letztgenannten Gruppen, dass bei allen vorgestellten Fahrzeugen ein merkantiler Minderwert gegeben ist.

Diese einhellige Meinung von Privatpersonen und Händlern zum Vorliegen eines Minderwertes und auch zum Wertminderungsbetrag, der wesentlich höher liegt als bei den befragten Sachverständigen, bestätigt die in der Sachverständigenpraxis bereits über Jahre hinweg festgestellte, verbreitete Meinung von Fahrzeughaltern und Werkstätten. Die deutlich vorsichtigere Einschätzung bei den Sachverständigen ist möglicherweise darin begründet, dass sich diese teilweise an die vor allem in Fachkreisen bisher bekannten Grenzen und Ermittlungsverfahren angelehnt haben.

Da mit zunehmendem Alter unbestritten der Nutzeffekt eines Fahrzeuges in den Vordergrund tritt, gibt es sicherlich für jedes Fahrzeug eine individuelle Grenze, ab der ein merkantiler Minderwert keine oder nur mehr eine untergeordnete Rolle spielt. Wegen der Vielzahl der Faktoren, die für die Beurteilung der Wertminderung zu beachten sind, kann es sich jedoch hier nicht um eine feste, allgemeingültige Grenze handeln.

Von entscheidender Bedeutung für das Vorliegen eines merkantilen Minderwertes ist jedoch der Marktwert eines Fahrzeuges vor dem Unfall.

Zur Abgrenzungsmöglichkeit für das Vorliegen einer merkantilen Wertminderung soll unter Berücksichtigung der Umfrageergebnisse ein Vorschlag zur Diskussion gestellt werden. Nicht Alter oder km-Stand sollten dabei als absolute Grenze für das Anfallen einer merkantilen Wertminderung herangezogen werden. Vielmehr sollte die Höhe des Wiederbeschaffungswertes als Grenze dienen:

- 1. Bei Fahrzeugen mit einem Marktwert von mehr als DM 10.000.- DM bzw. etwa 5.000 Euro kann sicherlich noch von einem nicht unbedeutenden Wirtschaftsgut gesprochen werden. Daher wird vorgeschlagen, für Fahrzeuge mit einem höheren Marktwert eine merkantile Wertminderung nicht grundsätzlich zu verneinen, sondern von den übrigen, bekannten Kriterien abhängig zu machen.**

- 2. Bei Fahrzeugen mit einem Neupreis von bis zu DM 30.000.- bzw. 15.000 Euro kann alternativ eine merkantile Wertminderung bis zu einem Wiederbeschaffungswert als möglich angesetzt werden, der mindestens 1/3 des Neupreises erreicht.**

Liegt der Wert des Fahrzeuges vor dem Unfall über diesen Grenzen, ist nach einer Unfallreparatur – bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen - mit dem Verbleib einer Wertminderung zu rechnen. Selbstverständlich sind dabei alle Einflüsse wie Alter, km-Stand, Erhaltungszustand, Marktgängigkeit, Einsatzzweck, Reparaturkosten, frühere (reparierte oder unreparierte) Unfallschäden sowie Art und Umfang der erforderlichen Reparaturen zu berücksichtigen.

Werden die genannten Grenzen unterschritten, dann kann im Regelfall davon ausgegangen werden, dass der Nutzeffekt des Fahrzeuges überwiegt und ein Minderwert nur mehr eine untergeordnete Rolle spielt. Auch diese genannten Werte können jedoch keine absolute Grenze bilden, sondern sind als Orientierungswerte zu verstehen.

Ein weiterer Aspekt ergab sich bei der Beurteilung der Umfrageergebnisse: Es besteht ein Bedarf an weiterer Marktforschung zur Höhe der merkantilen Wertminderung. Diese sollte möglichst bundesweit und repräsentativ durchgeführt werden. Der hierfür erforderliche Aufwand übersteigt die Möglichkeiten eines einzelnen Sachverständigenbüros. Denkbar wäre dies jedoch z.B. in Form einer großflächigen Umfrageaktion der Mitglieder eines Sachverständigenverbandes.

Die Höhe der merkantilen Wertminderung ist ein höchst individueller Betrag, der aus einer großen Zahl von fahrzeugspezifischen Einflüssen resultiert. Eine allgemeingültige, einfache Berechnungsformel kann dieser großen Zahl von Faktoren nicht gerecht werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein derartiges Berechnungsverfahren bereits vor mehreren Jahrzehnten entwickelt wurde.

Von elementarer Bedeutung ist deshalb, dass die Beurteilung der Wertminderung von neutraler, fachkundiger Seite, d. h. durch einen neutralen Sachverständigen erfolgt. Nur aus neutraler Sicht ist eine wertungsfreie und fachlich fundierte Beurteilung unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren und ohne eigene wirtschaftliche Interessen gewährleistet, die gerade in der stets umstrittenen Frage der Höhe einer gerechten Entschädigung nach Verkehrsunfällen unverzichtbar ist - sowohl von Seiten des Unfallgeschädigten wie auch aus Sicht des zahlungspflichtigen Versicherers.