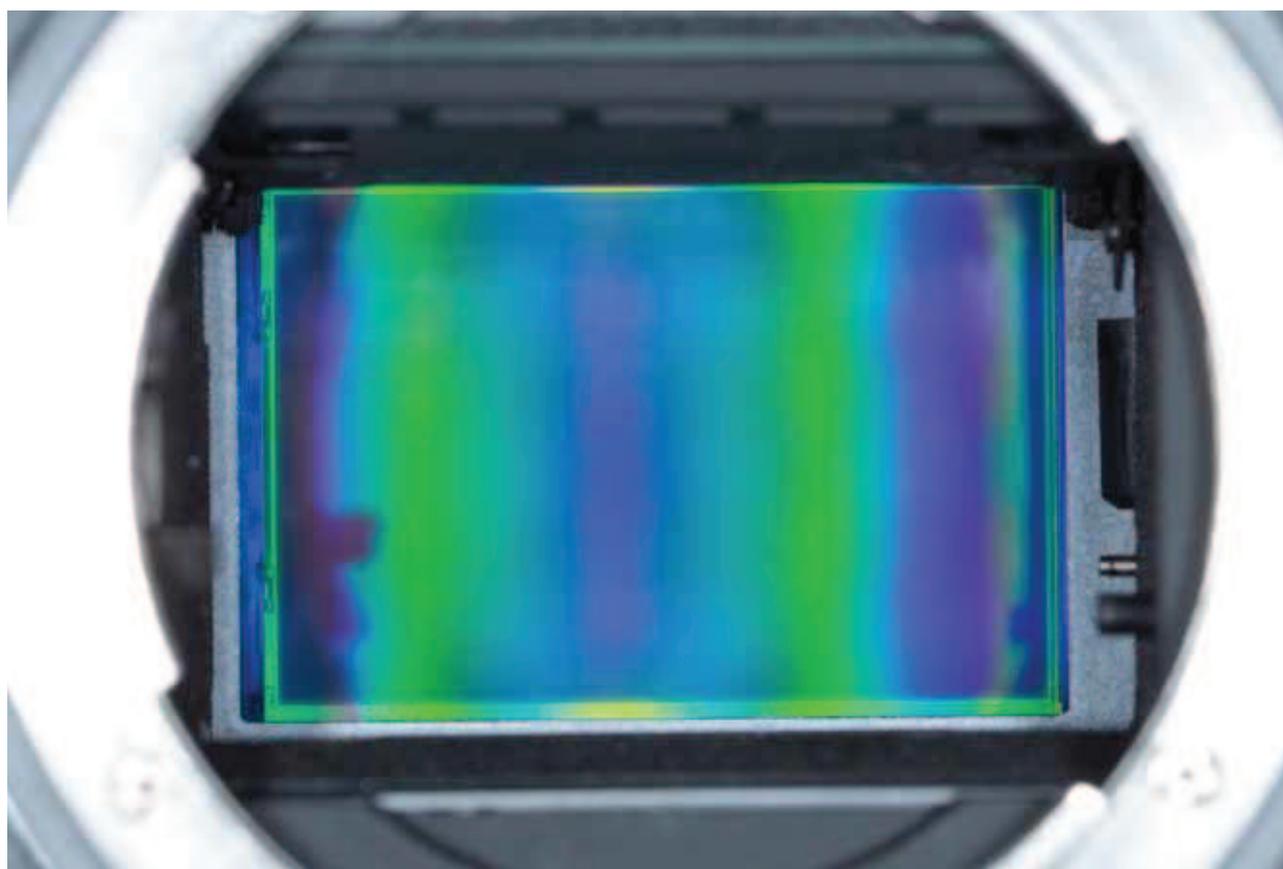


# Der Kfz-Sachverständige

Die Fachzeitschrift für **Technik, Gutachten und Recht**



## SACHVERSTÄNDIGENWESEN

### Die Ermittlung der Wertminderung unter Berücksichtigung der aktuellen IfS-Richtlinien

#### SACHVERSTÄNDIGENWESEN

**Digitalisierung – ersetzt der Computer bald schon den Kfz-Sachverständigen?**

#### RECHT – BRENNPUNKT

**Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zulässigkeit von Fahrverboten in Innenstädten**

**3**

Jahrgang 13 | Heft 3 (Mai) 2018

**2018**



**Bundesanzeiger  
Verlag**



Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.

■ Dipl.-Ing. (FH) Michael Wessels, Rheine

# Die Ermittlung der Wertminderung unter Berücksichtigung der aktuellen IfS-Richtlinien

Die Schadensersatzposition „Erstattungsfähigkeit der Wertminderung“ feierte aufgrund eines BGH-Urteiles vom 28.1.1958 in diesem Jahr seinen 60. Geburtstag. Zudem ist Anfang Februar 2018 die mittlerweile 4. Auflage der Leitsätze für Gutachten und andere Sachverständigenleistungen zum Thema Kraftfahrzeugschäden und -bewertung des IfS erschienen. Anlass genug, sich noch einmal intensiv mit dem Thema Wertminderung zu beschäftigen.



Dipl.-Ing. (FH) Michael Wessels, Rheine, 45 Jahre alt, von der IHK Nord Westfalen öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Kfz-Schäden und -Bewertung, Vize-Präsident des BVSK e.V., führt das KFZ-Sachverständigenbüro Wessels

mit Hauptsitz in Rheine und weiteren Filialen im nördlichen Münsterland in zweiter Generation. Das Büro wurde 1965 gegründet und ist auf dem Gebiet Kfz-Schäden- und -Bewertung sowie im Bereich der amtlichen Fahrzeugprüfungen tätig.

## Was bedeutet Wertminderung?

In der freien Enzyklopädie Wikipedia ist der Begriff „Minderwert“ wie folgt beschrieben: „Der Minderwert ist im Haftpflichtrecht der geringere Wert, den der Markt einer beschädigten Sache (merkantiler Minderwert) nach ihrer Reparatur über den wegen nicht behebbaren Mängel verbliebenen technischen Minderwert hinaus bereits wegen des Risikos verborgener Mängel gegenüber einer vergleichbaren unbeschädigten Sache beimisst. Er wird vor allem im Zusammenhang mit der Regulierung von Unfallschäden bei Kraftfahrzeugen verwendet. In der Umgangssprache ist häufig von ‚Wertminderung‘ die Rede, obwohl hierunter eigentlich ein anderer Sachverhalt aus dem Rechnungswesen zu verstehen ist.“ Laut Duden sind Synonyme (sinnverwandte Worte) für die

Wertminderung u.a. Beeinträchtigung, Einbuße, Handicap, Nachteil, Trübung oder Wermutstropfen.

## Die aktuellen IfS-Richtlinien/ -Leitsätze zum Thema Wertminderung

Die IfS-Richtlinien für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung sind in den letzten Jahren überarbeitet worden und liegen seit Februar 2018 in der 4. Auflage vor. Die Leitsätze haben sich zum Thema Wertminderung (Kapitel 8) im Vergleich zur 3. Auflage von 2012 nicht verändert. Sie lauten wie folgt:

- 8.1. Der Sachverständige hat festzustellen, ob nach fachgerechter und vollständiger Reparatur des Fahrzeuges eine Wertminderung (merkantiler und technischer Minderwert) verbleibt.
- 8.2. Im Gutachten ist die Wertminderung der Höhe nach aufzuführen, zu begründen und ggf. zu begründen, warum eine Wertminderung voraussichtlich nicht verbleiben wird.

Bei den ergänzenden Erläuterungen zu den Leitsätzen hat es im Kapitel „Wertminderung“ kaum wesentliche inhaltliche Veränderungen gegeben. Die meisten Änderungen sind lediglich redaktioneller Art. Bei den Erläuterungen

wird nach wie vor auf eine sehr frühe Entscheidung des BGH vom 28.1.1958 (VI ZR 308/56) Bezug genommen. Dieses Urteil ist nach wie vor Grundlage der Schadensersatzposition „Erstattungsfähigkeit des merkantilen Minderwertes“. Zudem ist das Urteil sehr bedeutsam, weil es eine Abgrenzung zwischen dem technischen und dem merkantilen Minderwert vornimmt.

## Technische Wertminderung

Die Technische Wertminderung wird durch die meisten Kfz-Sachverständigen etwas stiefmütterlich behandelt. In der Mehrheit der Gutachten wird hierzu explizit keine Stellung genommen, obwohl eine Stellungnahme grundsätzlich in den Leitsätzen des IfS gefordert wird.

In den Erläuterungen des IfS heißt es: „Eine technische Wertminderung liegt dann vor, wenn der ursprüngliche Zustand des Fahrzeuges auch bei modernsten und fachgerechten Reparaturen keinesfalls erreichbar ist. Nach dem heutigen Stand der Reparaturtechnik verbleibt in den Reparaturfällen, in denen eine Reparatur den Fahrzeugwert nicht erreicht, keine technische Wertminderung. Technische Wertminderungen sind nur nach ausgeführter Reparatur und bei Nachbesichtigung des Fahrzeuges feststellbar.“ In Bezug auf das BGH-Urteil von 1958 hat der Geschädigte Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn „auch bei Einsatz der modernsten und

dem Stand der Technik entsprechenden Reparaturmethoden beim geschädigten Fahrzeug nach Reparaturdurchführung noch offenkundige unfallbedingte Abweichungen vom Ursprungszustand verbleiben, die sich mit den aktuellen Möglichkeiten nicht beheben lassen.“

Da im Gutachten hinsichtlich des Reparaturweges grundsätzlich von einer sach- und fachgerechten Wiederherstellung des Fahrzeuges nach Herstellervorgabe ausgegangen wird, kann im Rahmen der Gutachtenerstellung eigentlich immer vom Sachverständigen prognostiziert werden, dass eine technische Wertminderung aufgrund der aktuellen Reparaturmöglichkeiten nicht verbleibt. Dies scheint der Grund, warum eine explizite Stellungnahme zur technischen Wertminderung in den meisten Gutachten fehlt. Um aber den Anforderungen der IfS-Richtlinien Genüge zu tun, sollte der Sachverständige in seinem Gutachten auch zur technischen Wertminderung – beispielsweise wie folgt – Stellung nehmen:

*„Unter der Voraussetzung, dass das Fahrzeug – wie vom Sachverständigen beschrieben – nach dem heutigen Stand der Reparaturtechnik sach- und fachgerecht und nach den Herstellervorgaben repariert wird, verbleibt nach Reparaturdurchführung keine technische Wertminderung. Abschließend kann die Frage nach einer technischen Wertminderung erst nach ausgeführter Reparatur und bei Nachbesichtigung des Fahrzeuges festgestellt werden.“*

## Merkantile Wertminderung

Eine merkantile Wertminderung kann trotz einer sach- und fachgerechten und quasi optimalen Wiederherstellung des Fahrzeuges nach Herstellervorgabe dennoch verbleiben. Aus den Erläuterungen zu den IfS-Leitsätzen geht hervor, dass „die merkantile Wertminderung einen Vermögensausgleich für das Risiko darstellt, wegen der Beteiligung des Fahrzeuges an einem Unfall einen Mindererlös bei der Veräußerung des Fahrzeuges zu erzielen.“ Bei der Zuerkennung eines erstattungsfähigen merkantilen Minderwertes trägt der BGH in seiner Entscheidung von 1958 der Einsicht Rechnung, dass die Beschädigung eines Fahrzeuges bei einem Unfall dessen Wert auch deshalb mindern kann,

egal, ob aus rational nachvollziehbaren Gründen oder nicht, die Befürchtung oder der Verdacht besteht, dass auch trotz ordnungsgemäßer Instandsetzung unentdeckt unfallbedingte Schäden am Fahrzeug verbleiben. Dadurch werden Unfallfahrzeuge in der Regel zu einem niedrigeren Kaufpreis gegenüber unfallfreien Fahrzeugen gehandelt. Daraus folgt, dass sich der Sachverständige bei der Beurteilung der merkantilen Wertminderung quasi in die Rolle des potenziellen Käufers hineinversetzen und feststellen muss, zu welchem Nachlass der potenzielle Käufer bereit wäre, das Fahrzeug mit dem optimal reparierten Unfallschaden im Vergleich zu einem gleichartigen Fahrzeug ohne Unfallschaden zu kaufen.

Bei der Frage, wie die merkantile Wertminderung ermittelt werden soll, hat es in den IfS-Richtlinien die einzige wesentliche inhaltliche Änderung bei den Erläuterungen zu den Leitsätzen im Vergleich der 4. zur 3. Auflage gegeben. Hieß es bei der 3. Auflage noch „Zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung gibt es verschiedene Berechnungsmethoden.“ Damit trägt die 4. Auflage deutlicher als zuvor der Tatsache Rechnung, dass der merkantile Minderwert keine rechnerische Größe ist, die man mathematisch ermitteln kann. In der 4. Auflage heißt es: „Zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung dienen verschiedene Ermittlungsmethoden und -modelle als Hilfsmittel.“ Diese Aussage stärkt grundsätzlich die Funktion des Sachverständigen und erteilt Bestrebungen, den merkantilen Minderwert auf rein rechnerische Art und Weise und ohne besondere Sachkenntnis des regionalen Marktes ermitteln zu können, eine klare Absage. Der merkantile Minderwert ist ein Marktwert, der durch den Sachverständigen aufgrund seiner besonderen (regionalen) Marktkenntnis ermittelt wird. Deshalb sollte der qualifizierte Sachverständige es zwingend vermeiden, in seinem Gutachten auszuführen, dass er den merkantilen Minderwert errechnet habe.

Auch bei den weiteren Erläuterungen zu den Leitsätzen wird aktuell verstärkt darauf hingewiesen, dass der Sachverständige eine qualifizierte Begründung zur Ermittlung der Wertminderung abgeben muss. In der 4. Auflage heißt es: „Unabhängig von der gewählten Methode haben Sachverständige die Höhe der merkantilen Wertminderung unter Berücksichtigung des Schadens- und

Reparaturumfanges, z.B., ob es sich um geschraubte Teile, geschweißte Teile, Ersatz von Elektronikteilen etc. handelt, nachvollziehbar darzulegen.“

## Ermittlungsmethoden und -modelle

Es gibt eine Vielzahl von Ermittlungsmethoden und -modellen, die dem Sachverständigen als Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit seien hier die bekanntesten Methoden und Modelle genannt: Ruhkopf/Sahm, NIV-RE, Halbgewachs, Hüttebräuker, Dr. Schlund, 13. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1975, Hamburger Modell, Bremer Modell, Schweizer Modell, Nölke/Nölke, Heintges, Kunz, BVSK-Wertminderungsmodell sowie Marktrelevanz- und Faktorenmethode (MFM). Zudem gibt es eine Dissertation des Sachverständigen Dr. Marc Trömner vom 31.5.2014, „Entwurf der Methodik für die Ermittlung der merkantilen Wertminderung an einem Investitionsgut“, Slowenische Technische Universität Bratislava, Prof. Ing. Jozef Sablik und die sog. „HTS-Studie“ von Bernhard Fischer und Franz Hiltcher aus dem Jahr 2015. Alle Berechnungsmethoden können im Endeffekt nicht richtig sein, weil ansonsten wenigstens die Ergebnisse einigermaßen vergleichbar sein müssten. Das Gegenteil ist regelmäßig der Fall, der Vergleich der einzelnen Methoden zeigt zum Teil erhebliche Unterschiede.

Zudem besteht bei nahezu allen Methoden und Modellen die Problematik, die Formel korrekt anzuwenden. Bei der Eingabe der verschiedenen Parameter können viele Fehler – ob bewusst oder unbewusst – gemacht werden, die zu einem fehlerhaften Berechnungsergebnis führen. Wenn die regulierende Versicherung (oder ein von ihr beauftragter Dienstleister) den vom Sachverständigen ermittelten merkantilen Minderwert – egal, mit welcher Rechenmethode – zu reduzieren versucht, sollte dies zunächst immer kritisch hinterfragt werden. Auf welchem Weg sind z.B. der Neupreis des Fahrzeuges, der Veräußerungswert oder wertminderungsrelevante Reparaturkosten ermittelt worden, wenn sich diese Werte nicht zwangsläufig aus dem Gutachten ergeben? Wird bei Eingabe der Parameter die Mehrwertsteuer korrekt berücksichtigt und wurden die Angaben zur Schadensintensität, zur Marktgan-

gigkeit und mögliche Korrekturfaktoren richtig eingegeben? In diesen Fällen lohnt es sich häufig, die vom Versicherer zugrunde gelegte Ermittlungsmethode nachzurechnen.

## Aufgaben des Kfz-Sachverständigen

Die Stellungnahme zur Wertminderung gehört zu den Kernaufgaben des Sachverständigen. Es ist wichtig, dass sich der Sachverständige dieser wesentlichen Aufgabe bewusst ist.

Bei der merkantilen Wertminderung handelt es sich um einen Marktwert, weshalb die Wertminderung grundsätzlich nicht mathematisch ermittelt und niemals „errechnet“ werden kann. Die Berechnungsmethoden und Ermittlungsmodelle dienen lediglich als Hilfsmittel.

Abgestellt wird bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung immer auf den Zeitpunkt des Schadenseintrittes bzw. bei der technischen Wertminderung auf den Abschluss der Reparaturarbeiten.

Der Sachverständige muss über umfassende Marktkenntnisse vor Ort verfügen und kompetent sein, um die merkantile Wertminderung zu ermitteln. Dies hebt ihn gerade von sog. „Kontroll-Experten“ ab, die meistens sachverständige Expertise durch theoretische Betrachtungen ohne persönliche Inaugenscheinnahme des Objekts am Bildschirm zu ersetzen versuchen.

Nach einer Reparatur vorhandene Mängel in der Reparaturqualität bzw. noch offenkundige unfallbedingte Abweichungen vom Ursprungszustand können als technische Wertminderung dargestellt werden. Die Aufwendungen zum Erreichen einer sach- und fachgerechten Reparatur entsprechen dann der technischen Wertminderung.

Der Sachverständige muss in seinem Gutachten eine nachvollziehbare Begründung liefern, warum am Fahrzeug eine Wertminderung eingetreten ist oder nicht. Der reine Hinweis, dass der merkantile Minderwert nach Rechenmethode XY ermittelt worden ist, reicht nicht aus. Um die Anforderungen an die IfS-Richtlinien zu erfüllen, sollte der Sachverständige in seinem Gutachten zur merkantilen Wertminderung – beispielsweise wie folgt – Stellung nehmen:

*„Aufgrund des Unfallschadens ist an dem Fahrzeug ein merkantiler Minderwert eingetreten, auch wenn das Fahrzeug sach- und fachgerecht und nach Herstellervorgaben repariert wird. Bei potenziellen Käufern besteht trotz ordnungsgemäßer Instandsetzung der Verdacht auf unentdeckt unfallbedingte Schäden, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen können. Dadurch werden Unfallfahrzeuge in der Regel zu einem niedrigeren Kaufpreis gegenüber unfallfreien Fahrzeugen gehandelt, was sich im merkantilen Minderwert widerspiegelt. Aufgrund der relativ hohen Schadensintensität und unter Berücksichtigung, dass das Fahrzeug erst drei Monate alt ist und vor dem Schadensereignis unfallfrei war, liegt die merkantile Wertminderung in einem Bereich, der durch die üblichen Berechnungsmodelle und Ermittlungsmethoden nicht erfasst werden kann. Daher wurde die merkantile Wertminderung sachverständigenseits aufgrund aller wertminderungsrelevanter Faktoren auf XY,00 € geschätzt.“*

oder

*„Aufgrund des Unfallschadens ist an dem Fahrzeug ein merkantiler Minderwert nicht eingetreten, wenn das Fahrzeug sach- und fachgerecht und nach Herstellervorgaben repariert wird. Bei potenziellen Käufern besteht in der Regel der Verdacht auf unentdeckt unfallbedingte Schäden, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen können. Im vorliegenden Fall ist unter Berücksichtigung aller wertminderungsrelevanter Faktoren – besonders weil lediglich die Stoßfängerabdeckung ausgetauscht werden muss – der Verdacht auf verborgene Mängel unbegründet.“*

Der qualifizierte Sachverständige erlangt seine besondere Marktkenntnis auch durch den aktiven Austausch mit regionalen Marktteilnehmern. Wer z.B. bei den Automobilverkäufern in seiner Region nachfragt, welcher Betrag bei einem sach- und fachgerecht reparierten Fahrzeug als Nachlass gewährt werden muss, um das Unfallfahrzeug erfolgreich verkaufen zu können, wird erfahren, dass die hierbei getätigten

Aussagen der gleichen Volatilität wie bei den Berechnungsmodellen unterliegen. Ein eher technisch orientierter Verkäufer neigt zur Einschätzung eines niedrigen merkantilen Minderwertes, während ein eher kaufmännisch geprägter Verkäufer tendenziell ein repariertes Unfallfahrzeug als unverkäuflich einschätzen wird. Auch aus diesem Grund ist der unabhängige Sachverständige gefordert, das richtige Maß der Wertminderung unter Beachtung aller wertminderungsrelevanten Faktoren objektiv einzuordnen.

Im Sachverständigenbüro des Unterzeichners wurde ein grafisches – relativ einfach strukturiertes – Hilfsmittel entwickelt, das es möglich macht, relativ schnell und mit einem gesunden Bauchgefühl eine gewisse Bandbreite abzudecken. Dieses Modell basiert auf den immer wieder von Kunden, Rechtsanwälten und Autohausmitarbeitern getätigten Aussagen, dass der merkantile Minderwert bei 10 % von den Reparaturkosten liegen würde. Hinterfragt man diese pauschalen Vermutungen kritisch, stellt man fest, dass diese unter bestimmten Bedingungen gar nicht so falsch sind. Unterstellt man, dass das zu bewertende Fahrzeug zwei Jahre alt ist und eine in seiner Fahrzeugklasse durchschnittliche Laufleistung aufweist, so liegt der merkantile Minderwert häufig in einem Bereich um etwa 10 % der Reparaturkosten, sofern das Fahrzeug ohne wertminderungsrelevante Vorschäden behaftet ist. Der Prozentanteil steigt mit abnehmendem Fahrzeugalter exponentiell. Mit dieser grafischen Darstellung kann der Tatsache Rechnung getragen werden, dass der merkantile Minderwert an einem sehr jungen Fahrzeug üblicherweise relativ höher ist als bei einem älteren Fahrzeug. Anfang und Ende des Grafen sind bewusst offengehalten, weil z.B. Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, unter besonderen Umständen immer noch einen merkantilen Minderwert durch einen Unfallschaden erfahren können (Oldtimer-, Liebhaber- und Sportfahrzeuge). In jedem Einzelfall ist letztendlich die konkrete Marktsituation das entscheidende Kriterium. Zudem ist in der grafischen Darstellung eine gewisse Bandbreite berücksichtigt, die der Sachverständige durch sachverständiges Ermessen sowohl in die eine als auch in die andere Richtung beeinflussen kann.

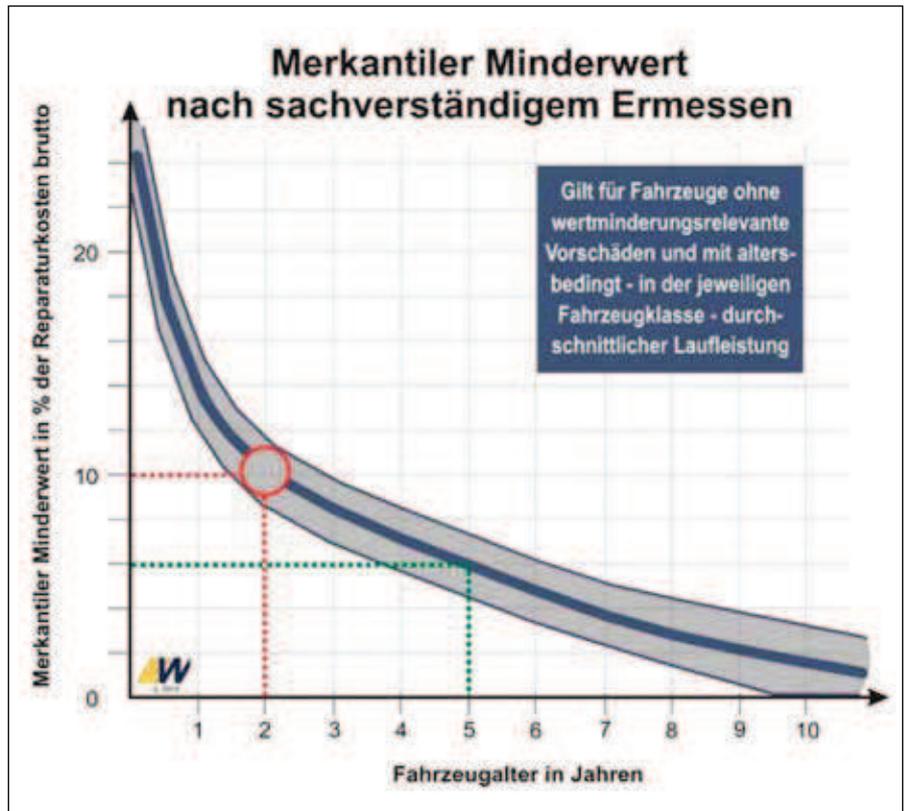
Anhand einer Auswertung von ca. 1.800 Gutachten konnte festgestellt werden, dass die grafische Anwendung

tendenziell die in den Gutachten dargestellten Minderwerte treffend wiedergibt. Aber auch diese Methode bietet nicht die eine richtige Lösung, sondern stellt lediglich ein weiteres Hilfsmittel dar, mit dem der merkantile Minderwert nach sachverständigem Ermessen abgeschätzt werden kann.

**Fazit**

Schon Karl Hans Sahn hat 1970 gesagt, dass der von Ruhkopf und Sahn gemachte Vorschlag zur Einordnung eines Minderwertes nur zur Vereinfachung dienen soll, damit das Gericht die Möglichkeit hat, nach § 287 ZPO den Minderwert schätzen zu können, ohne dass jedes Mal ein Sachverständiger eingeschaltet werden muss. Die Tabelle sei nicht der Weisheit letzter Schluss, sodass in Sonderfällen die Hinzuziehung eines Sachverständigen ratsam sei.

Die Frage zur Höhe der Wertminderung, besonders zur merkantilen, ist so komplex, dass sie doch eigentlich immer einen Sonderfall darstellt.



# Wir bringen Sie nach vorn! Mit Deutschlands größter Oldtimer-Bewertungskette

Schicken Sie Ihre Kunden nicht zur Konkurrenz, machen Sie Old- & Youngtimerbewertungen ab sofort selbst.

Unser erfahrenes Expertenteam hilft Ihnen weiter: Schnell, kompetent, unkompliziert. Individuelle Servicepakete schon ab EUR 440,00 jährlich.

Infos und Registrierung unter [www.classic-analytics.de](http://www.classic-analytics.de)

- Kein Jahresbeitrag
- Anerkannt von allen Versicherungen
- Alle Fahrzeugarten abrufbar
- Schon über 670 Bewertungspartner



classic-analytics | Marktanalyse für Oldtimer und Youngtimer  
Dieselstraße 25, 44805 Bochum, Tel 0234 8901600, [www.classic-analytics.de](http://www.classic-analytics.de)