

Der merkantile Minderwert nach einem Unfallschaden

Dipl.-Ing. (FH) Michael Wessels

Bei dem merkantilen Minderwert handelt es sich grundsätzlich um ein Stück Marktwirtschaft, weil ein Kraftfahrzeug (Kfz) mit einem Vorschaden im Rechtsverkehr in seinem Wert geringer eingeschätzt wird als ein Fahrzeug, das unfallfrei geblieben ist¹.

Somit stellt der merkantile Minderwert nach einem Kfz-Unfallschaden den Wertabschlag dar, den ein Fahrzeug allein aufgrund der Tatsache erleidet, dass ein reparierter Unfallschaden (Vorschaden) vorliegt. Bei der Betrachtung des merkantilen Minderwertes wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass das Fahrzeug durch eine sach- und fachgerechte Reparatur einwandfrei wiederhergestellt worden ist. Es wird also vorausgesetzt, dass das Fahrzeug optimal repariert worden ist. Daher ist der merkantile Minderwert insbesondere auf den Verdacht verborgener Mängel begründet, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen können.

Der merkantile Minderwert eines Fahrzeuges aufgrund eines sach- und fachgerecht reparierten Unfallschadens wird zum einen durch den Fahrzeugwert, das Fahrzeugalter, die Laufleistung des Fahrzeuges, die Anzahl der Vorbesitzer sowie den Erhaltungszustand beeinflusst. Diese Faktoren werden durch den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt berücksichtigt, ebenso die allgemeine Marktlage. Auch die Marktgängigkeit des Fahrzeugtyps sowie das Vorhandensein von Vor- und/oder Altschäden am Fahrzeug müssen berücksichtigt werden.

Eine weitere erhebliche Rolle spielt der Umfang des reparierten Schadens. Dieser wird nicht nur an der rein betragsmäßigen Höhe der Reparaturkosten festgemacht, sondern idealerweise aufgrund der Eindringtiefe des Schadens in das Fahrzeug beurteilt. Hierdurch wird der Umfang des Schadens unter Berücksichtigung des Reparaturweges eingestuft und es wird berücksichtigt, ob durch die Reparatur ein Eingriff in das Fahrzeuggefüge stattfindet. Die reine betragsmäßige Höhe der Reparaturkosten ist also nur bedingt geeignet, um den Umfang des reparierten Schadens festzulegen.

Es gibt eine Vielzahl von Berechnungsmethoden, die sich mit der Ermittlung des merkantilen Minderwerts nach einem Unfallschaden auseinandersetzen.

¹ Rechtsanwältin Karoline Guzy in AUTOHAUS SCHADENRECHT: Missverständnisse zum merkantilen Minderwert. Springer Fachmedien München GmbH, 11/2015

Die früher üblichen Berechnungsmethoden z.B. **Ruhkopf/Sahm** (aus dem Jahr 1962 und mehrfach von verschiedenen Gerichten modifiziert), **Entschließung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages** im Jahr 1975, **Halbgewachs** (erstmal veröffentlicht im Jahr 1964, mehrfach angepasst, 13. und letzte Aktualisierung im Jahr 2003) werden in der Regel nicht mehr angewendet und sind zeitlich überholt.

Ein großer Nachteil dieser aufgeführten Methoden liegt nämlich darin, dass die Reparaturkosten immer rein betragsmäßig zur Höhe erfasst werden. Da der merkantile Minderwert eines Fahrzeuges nach einem Unfallschaden aber nicht von der Höhe der Reparaturkosten, sondern im Wesentlichen von der Schwere des Schadens (Eindringtiefe) abhängt, werden die oben beschriebenen Methoden durch verschiedene Einflussgrößen, wie z. B. unterschiedliche Stundenverrechnungssätze, Aufschläge auf Ersatzteilpreise sowie anfallende Verbringungskosten für die Fahrt zum Lackierer negativ beeinflusst. So wäre rechnerisch der merkantile Minderwert an einem Fahrzeug niedriger, wenn die Reparaturkosten mit den Stundenverrechnungssätzen einer markengebundenen Fachwerkstatt in Quedlinburg kalkuliert werden als wenn zum Beispiel die Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt in Köln zugrunde gelegt werden. Dies hält einer objektiven Betrachtung nicht Stand.

Daher wurden in jüngster Vergangenheit alternative Berechnungsmethoden entwickelt, die besser geeignet sind, eine Berechnungsgrundlage für den merkantilen Minderwert zu schaffen. Es handelt sich zum einen um das **Wertminderungsmodell des BVS**K (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen) sowie zum anderen um die **Marktrelevanz- und Faktorenmethode** (MFM).

Das Wertminderungsmodell des BVS K und die Marktrelevanz- und Faktorenmethode eliminieren die Einflussgrößen wie unterschiedliche Stundenverrechnungssätze, Ersatzteilpreisaufschläge und Verbringungskosten u. ä. und stellen die nachstehend beschriebene Klassifizierung des Schadens als eine Größe dar, die nur die tatsächliche Beschädigung des Fahrzeuges beinhaltet und die Eindringtiefe von Schäden in die Fahrzeugkarosserie berücksichtigt. Diese Größe ist durch den Kfz-Sachverständigen anhand des tatsächlichen Schadenbildes zu bestimmen.

Nach dem Wertminderungsmodell des BVS K wird die Eindringtiefe von Schäden in die Fahrzeugkarosserie in sieben Klassen eingeteilt, aus der sich die Klassifizierung des Schadens wie folgt ergibt:

- Klasse 1: Leichte Schäden mit Ersatz von Anbauteilen (Stoßstangen u. ä. und Lackierarbeiten ohne Richtarbeiten): 0 – 0,5 %
- Klasse 2: Leichte Schäden mit Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen ohne Richtarbeiten: 0,5 – 1,5 %
- Klasse 3: Ersatz von Anbauteilen und Richtarbeiten an geschweißten Karosserieteilen: 1,5 – 2,5 %
- Klasse 4: Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen, Ersatz von geschweißten Karosserieteilen und Richtarbeiten an solchen Teilen, Ersatz von Achsteilen: 2,5 – 3,5 %
- Klasse 5: Wie Klasse 4 - aber erhebliche Richtarbeiten: 3,5 – 4,5 %
- Klasse 6: Ersatz von Anbauteilen, geschraubten und geschweißten Karosserieteilen, Richtarbeiten an solchen Teilen sowie an Rahmen und Bodenblechen, Richtbankeinsatz, Ersatz von Achsteilen: 4,5 – 6 %
- Klasse 7: Wie Klasse 6 – nur zusätzlich noch Ersatz von Rahmenteilen und Bodenblechen, Richtbankeinsatz und Schäden vorne und hinten: 6 – 8 %

Ist der Schaden klassifiziert, so ergibt sich der Wertminderungsbetrag im Wesentlichen als Produkt aus dem Wiederbeschaffungswert und dem der Schadenklasse entsprechenden Prozentsatz. Zudem besteht beim BVSK-Wertminderungsmodell die Möglichkeit, Korrekturfaktoren für die Marktgängigkeit oder vorangegangene Unfallschäden einfließen zu lassen.

Ähnlich aufgebaut wie das BVSK-Wertminderungsmodell ist die Marktrelevanz- und Faktorenmethode (MFM). Hierbei wird die Eindringtiefe des Schadens in die Fahrzeugkarosserie auf fünf SU-Faktoren (Schadenumfang-Faktoren) aufgeteilt, die wie folgt beschrieben werden:

- SU-Faktor 0,2: Erneuerung und/oder Instandsetzung von Anbauteilen (z. B. Stoßfänger)
- SU-Faktor 0,4: Erneuerung und/oder Instandsetzung von geschraubten Karosserieteilen (z. B. Tür, Motorhaube, Kotflügel)
- SU-Faktor 0,6: Geringe Instandsetzungsarbeiten von tragenden oder mittragenden Karosserieteilen (z. B. Seitenwand instand setzen, Heckblech instand setzen)
- SU-Faktor 0,8: Erhebliche Instandsetzungsarbeiten und/oder Erneuerung von tragenden oder mittragenden Karosserieteilen (z. B. Kofferboden instand setzen, Seitenwand erneuern)

SU-Faktor 1,0: Erneuerung und/oder erhebliche Instandsetzung (Richtbank erforderlich) von tragenden Karosserieteilen (z. B. Längsträger instand setzen, Rohbaukarosse)

Ist der SU-Faktor durch den Sachverständigen ermittelt, wird dieser Wert mit den Reparaturkosten, einem Alterskorrekturfaktor und dem Verhältnis aus Veräußerungswert und Listenneupreis multipliziert. Zu diesem Wert wird 1% des Veräußerungswertes addiert. Die Reparaturkosten, der Veräußerungswert und der Listenneupreis verstehen sich einschl. Mehrwertsteuer. Das erzielte Ergebnis kann abschließend noch mit entsprechenden Korrekturfaktoren für Marktgängigkeit und Vorschäden beeinflusst werden.

Bei der Methode nach MFM sollte nicht unerwähnt bleiben, dass es sich bei dem Veräußerungswert um den Preis handeln soll, zu dem das Kfz verkauft wird. Daher wird dieser Wert teilweise mit dem Händlereinkaufswert, teilweise mit dem Wiederbeschaffungswert und teilweise mit 90% vom Wiederbeschaffungswert angenommen, was häufig zu Irritationen aufgrund unterschiedlicher Ergebnisse führt.

In der Rechtsprechung hat sich in den letzten Jahren das Wertminderungsmodell des BVSK und die Marktrelevanz- und Faktorenmethode (MFM) bewährt, um die Größenordnung des merkantilen Minderwertes abschätzen zu können.

Tatsächlich aber stellen alle aufgeführten Berechnungsmethoden lediglich ein Hilfsmittel zur Überprüfung des merkantilen Minderwertes dar². Die Berechnungsmethoden werden überwiegend genutzt, um - mit den im vorliegenden Schadengutachten vorhandenen Eckwerten - relativ schnell, den eingesetzten merkantilen Minderwert abschätzen zu können, ohne eine aufwendige Marktrecherche durchführen zu müssen.

Der merkantile Minderwert ist jedoch ein Marktwert, der durch entsprechende Marktkenntnis und Recherchen am Gebrauchtwagenmarkt vom Sachverständigen ermittelt werden muss. Daher sollte der qualifizierte Kfz-Sachverständige den merkantilen Minderwert niemals rein rechnerisch bestimmen, sondern auf jeden Fall seine Marktkenntnisse einsetzen und den rechnerisch ermittelten Betrag durch eine Recherche bei ausgewiesenen Vertragshändlern und seriösen Gebrauchtwagenhändlern in der Region hinterfragen.

² Institut für Sachverständigenwesen, IfS: Kraftfahrzeugschäden und –bewertung, Leitsätze für Gutachten und andere Sachverständigenleistungen (S. 45). Schriftreihe Band 10, 4. Auflage 2018

In den Fällen, in denen der Sachverständige rückwirkend den merkantilen Minderwert ermittelt soll, verbleibt dem Grunde nach nur die Abschätzung des Minderwertes über die anerkannten Berechnungsmethoden. Eine Recherche am Gebrauchtwagenmarkt ist zu diesem Zeitpunkt rückwirkend kaum noch möglich, da sich die Marktlage in den allermeisten Fällen zwischenzeitlich verändert hat.

Rheine, im November 2020



Dipl.-Ing. (FH) Michael Wessels

Von der IHK Nord Westfalen öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung

48429 Rheine, Siedlerstr. 3, Telefon: 05971 / 961600, Telefax: 05971 / 9616010
49477 Ibbenbüren, Tecklenburger Damm 67, Telefon: 05451 / 59366, Telefax: 05451 / 593670
48565 Steinfurt, Altenberger Str. 2, Telefon: 02552 / 5399100, Telefax: 02552 / 5399101
48496 Hopsten, Hauernweg 2b, Telefon: 05458 / 9363720, Telefax: 05458 / 9363722

Reife Leistung – Sachverstand seit 1965.

Über 50 Jahre KFZ-Sachverständigenbüro Wessels

ALLES WISSENSWERTE ÜBER UNS FINDEN SIE UNTER **www.wessels-rheine.de**