

Merkantile Wertminderung – ist die Bagatellschaden-Grenze nachvollziehbar?

Um den merkantilen Minderwert marktgerecht ermitteln zu können, ist neben der Überprüfung der Marktgegebenheiten die Anwendung eines oder mehrerer Berechnungsschemen vorteilhaft. Dies insbesondere deshalb, um bei der Bemessung des merkantilen Minderwertes zu große Spannweiten auszuschließen¹.

Bei den Berechnungsmethoden können nicht alle Einflußfaktoren, wie z. B. die örtliche Marktlage, die Marktgängigkeit des jeweiligen Fahrzeugtyps oder der Allgemeinzustand in angemessener Weise berücksichtigt werden. Berechnungsmethoden können somit nur Anhaltswerte liefern, die vom Sachverständigen aufgrund seiner Marktkenntnis entsprechend zu korrigieren sind. Eine grundlegende Schwachstelle bei den Berechnungsschemen stellt jedoch die „Bagatellschadengrenze“ dar.

Die gängigen Berechnungsmethoden nach Ruhkopf/Sahm und Halbgewachs unterstellen, daß bis zu einem Kostenverhältnis von Reparaturkosten zum Wert des Fahrzeuges (Zeitwert bzw. Veräußerungswert) von kleiner als 10% ein Bagatellschaden vorliegt. Hier sei dann ein merkantiler Minderwert nicht gerechtfertigt.

Die Methode nach Halbgewachs wird nach eigenen Angaben des Verfassers sporadisch an die sich verändernden Marktgegebenheiten angepaßt. Bis zum Erscheinen der 11. Auflage (1. September 1992) wurde eine merkantile Wertminderung nicht zugestanden, sofern das Kostenverhältnis unter 10% liegt. Ab der 11. Auflage wurde dieser Passus dahingehend geändert, daß „nur in begründeten Ausnahmefällen“ eine merkantile Wertminderung gerechtfertigt sei. Welche Schäden unter diese „begründeten Ausnahmefälle“ fallen, ist in der ansonsten umfangreichen Broschüre nicht näher ausgeführt.

Die Praxis zeigt, daß mittlerweile Fahrzeuge oberhalb der Preisklasse von DM 50.000,- (alle Wertangaben inkl. MwSt.) in erheblicher Stückzahl am Markt vorhanden sind. Dies würde nach Halbgewachs oder Ruhkopf/Sahm bedeuten, daß grundsätzlich erst ab einem Schaden von über DM 5.000,- eine merkantile Wertminderung zum Tragen käme. Bei dieser Schadenshöhe liegt erfahrungsgemäß ein erheblicher Schaden an der Karosserie vor, wo nach allgemeiner Ansicht sehr wohl eine merkantile Wertminderung zugestanden werden muß. Es handelt sich somit nicht um Ausnahmefälle, sondern eher um den Regelfall, daß

¹ DAR 2/2000, Seite 50, Rechtsanwalt Splitter „Der merkantile Minderwert“

auch unterhalb der von Halbgewachs und Ruhkopf/Sahm definierten Grenze eine merkantile Wertminderung zum Tragen kommt. Nach Ansicht des Verfassers muß ein Minderwert immer dann zugestanden werden, wenn die Offenbarungspflicht des Unfallschadens bei einem Weiterverkauf einsetzt².

Andernfalls würde bei einem Fahrzeugwert von DM 200.000,-- dann bis zu einer Schadenshöhe von DM 20.000,-- ein Bagatellschaden vorliegen. Dies wird wohl niemand ernsthaft behaupten wollen.

Folgendes Beispiel zeigt eine weitere Problematik der 10%-Grenze:

Fall 1:

Ein BMW 316 i, Alter 12 Monate, Wiederbeschaffungswert ca. DM 35.000,-- erleidet einen erheblichen Schaden mit erforderlichen Reparaturkosten in Höhe von DM 7.000,--. Das Kostenverhältnis von Reparaturkosten zum Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges beträgt in diesem Fall 20%. Nach den Berechnungsmethoden Ruhkopf/Sahm und Halbgewachs würde somit eine merkantile Wertminderung anfallen.

Fall 2:

Ein BMW 750 iL, Alter 12 Monate, Wiederbeschaffungswert ca. 95.000,-- DM. erleidet einen ähnlichen Schaden mit einem Reparaturkostenaufwand von DM 7.000,--. In diesem Fall würde das Kostenverhältnis nur ca. 7,4% betragen. Nach Ruhkopf/Sahm wäre eine merkantile Wertminderung nicht eingetreten. Nach Halbgewachs könnte eine merkantile Wertminderung nur in einem begründeten Ausnahmefall zugestanden werden, was immer dies auch bedeuten mag.

Bei einem BMW 316 i handelt es sich um einen gut marktgängigen Fahrzeugtyp. Ein Fahrzeug des Typs BMW 750 iL ist deutlich schwieriger zu verkaufen. Gegenüber dem vergleichbaren Schaden am BMW 316 i muß die Wertminderung am BMW 750 iL deshalb nicht nur deutlich höher, sondern um ein vielfaches höher (wegen des höheren Wertes und der schlechteren Marktgängigkeit) ausfallen. Während bei dem BMW 316 i im genannten Beispiel eine merkantile Wertminderung in der Größenordnung von DM 1.000,-- als angemessen erscheint, wäre diese bei einem vergleichbaren Schaden am BMW 750 iL mit einem Wiederbeschaffungswert von DM 95.000,-- entschieden zu gering bemessen. Ein potentieller, vernünftiger Käufer würde sich nicht mit diesem im Verhältnis zum Wiederbeschaffungswert geringem Minderbetrag zufrieden geben und das Risiko auf sich nehmen, daß sich Spätschäden zeigen können. Der potentielle Käufer müßte seinerseits bei

² Ingo Minoggio, "Praxis der Unfallschadensabwicklung", Autohaus-Verlag, Seite 89

einem Weiterverkauf des Fahrzeuges wegen seiner Aufklärungspflicht einen Mindererlös hinnehmen.

Ähnlich verhält es sich, wenn ein Grundmodell (kein oder wenig Zubehör, Wert DM 35.000,--) mit einem umfangreich ausgestatteten Fahrzeug (Wert DM 50.000,--) gleichen Typs verglichen wird. Der Wertverlust infolge eines Unfallschadens ist beim umfangreich ausgestatteten Fahrzeug, insbesondere wegen des höheren Wertes, zweifelsfrei höher anzusetzen. Wegen des höheren Wertes fällt das Fahrzeug mit viel Zubehör bei einer Schadenshöhe von z. B. DM 4.500,-- unter die Bagatellschadengrenze, wogegen beim schlechter ausgestatteten Fahrzeug nach den genannten Berechnungsschemen eine merkantile Wertminderung zugestanden wird.

Diese Beispiele zeigen, daß die 10%-Grenze (Bagatellschadengrenze) zu widersinnigen Ergebnissen führt und weder technisch noch juristisch begründet sein kann.

Als Maßstab für das Vorliegen eines Bagatellschadens kann die Grenze herangezogen werden, ab der es sich um einen offenbarungspflichtigen Schaden im Falle einer Veräußerung des Fahrzeuges handelt. Von der Rechtssprechung wurden hier zum Teil enge Grenzen gezogen. So wurden z.B. Lackierarbeiten nach der werksseitigen Auslieferung an neuen Fahrzeugen auch bei technisch einwandfreier Lackierung nach den Herstellerrichtlinien die Fahrzeuge für vergleichsweise minderwertig gehalten.

Beispielhaft sei hier ein Urteil des Bundesgerichtshofes genannt³. Ein Luxusfahrzeug (Jaguar XJS) hatte auf dem Transportweg vom Hersteller zum Autohaus „nicht ganz unerhebliche“ Lackschäden erlitten. Das Fahrzeug wurde in einem Fachbetrieb nachlackiert. Der BGH sah die Fabrikneuheit des Fahrzeuges nicht mehr als gegeben an und verurteilte das Autohaus zur Rückzahlung des Kaufpreises.

Das OLG Düsseldorf⁴ hat entschieden, daß es für den Käufer eines neuen Pkw nicht zumutbar sei, eine vom Autohaus angebotene Ganzlackierung zu akzeptieren. Selbst wenn diese technisch einwandfrei ausgeführt wäre, bliebe doch ein merkantiler Minderwert.

³ BGH; Urteil vom 16.06.1980, AZ: VII ZR 185/79

⁴ OLG Düsseldorf, Urteil vom 9.11.1995, AZ: 13 U 84/94

In diesen Fällen wurde von Gerichten bereits wegen einer Lackierung eines Fahrzeuges (ohne Karosserieschäden) das Vorliegen einer Minderwertigkeit bejaht. Nach Ansicht des Verfassers muß ein merkantiler Minderwert jedoch spätestens dann zum Tragen kommen, wenn es sich aufgrund des Schadensumfanges um einen offenbarungspflichtigen Schaden handelt. Ein offenbarungspflichtiger Schaden ist immer dann anzunehmen, wenn es sich nicht um die Ausbesserung von kleinen Kratzern oder um die Behebung von leichten Beschädigungen, wie z.B. Parkdellen, handelt. Der **Verdacht verborgener Mängel** kann bereits bei einer Nachlackierung des Fahrzeuges vorliegen.

Zusammenfassend ist auszuführen, daß die beiden genannten Berechnungsmethoden brauchbare Anhaltswerte für die Höhe des merkantilen Minderwertes liefern können, sofern die ohnehin willkürlich gewählte 10%-Grenze (warum nicht 7% oder 13% ?) unberücksichtigt bleibt.

Dipl.-Ing (FH) Ewald Ladenburger, Kfz.-Sachverständiger, Ing.-Büro Ladenburger,
Hofackerstr. 15, 91550 Dinkelsbühl