



Wertminderung

Ist die Bagatellschadengrenze nachvollziehbar?



Man unterscheidet zwei Arten von Wertminderung

● **Merkantile Wertminderung:**

wenn über Wertminderung gesprochen wird, ist üblicherweise die **merkantile** Wertminderung gemeint.

Es handelt sich hierbei um den Wertverlust eines unfallreparierten Fahrzeuges trotz einwandfreier und fachgerecht durchgeführter Reparatur ohne Zurückbleiben von irgendwelchen Restunfallspuren.

● **Technische Wertminderung:**

eine technische Wertminderung kann dann in Betracht gezogen werden, wenn Restunfallspuren oder Mängel nach durchgeführter, **fachgerechter** Reparatur verbleiben oder wenn der ursprüngliche Zustand nicht mehr oder nicht mit wirtschaftlichen Mitteln wiederherzustellen ist.

Unfachmännisch ausgeführte Reparaturarbeiten rechtfertigen **keine** technische Wertminderung.

Technische Wertminderung

Es handelt sich um die Herabsetzung des Wertes eines Fahrzeuges wegen zurückgebliebener technischer Mängel. Laut einer Definition des BGH (VersR 1958, 161) beziehen sich diese technischen Mängel auf die **Gebrauchsfähigkeit**, die **Betriebssicherheit**, die **Lebensdauer** oder das **äußere Ansehen**.

Bei den heutigen Reparaturmethoden wird die Gebrauchsfähigkeit, die Betriebssicherheit oder die Lebensdauer in der Regel nicht in nachteiliger Weise beeinflusst, sofern die Instandsetzung **fachgerecht** ausgeführt worden ist.

Eine Beeinträchtigung des äußeren Ansehens tritt insbesondere dann auf, wenn aus Kostengründen eine günstigere Instandsetzungsmethode gewählt wird.

Hier ist insbesondere die sogenannte HBC-Methode bei Wohnwagenreparaturen zu nennen. Auch Farbtonabweichungen bei aufwändig lackierten Fahrzeugen können eine technische Wertminderung begründen.

Technische Wertminderung



Beispiel

Technische Wertminderung



Im vorliegenden Fall ist die Dachhaut im vorderen Bereich des Elefantentransporters derart stark deformiert, dass nur eine Erneuerung in Frage kommt. Insbesondere wegen der Einsatzart und des Alters des Sattelanhängers wurde aus Kostengründen vorgesehen, die Dachhaut bis zum vorderen Dachfenster als Teilersatz zu erneuern. Hier verbleibt dann eine deutlich sichtbare Nahtstelle, die zudem die potenzielle Gefahr einer Undichtheit in sich birgt. Es wurde deshalb bereits bei der Erstellung des Gutachtens eine technische Wertminderung zugestanden

Merkantile Wertminderung

Die merkantile (kaufmännische) Wertminderung bezieht sich auf den **Verdacht** verborgener Mängel, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen können.

Die Mängel müssen somit **nicht** objektiv vorliegen, sondern es handelt sich um den **subjektiven** Eindruck eines potenziellen Käufers **oder auch des Fahrzeugbesitzers**, dass sich Folgeschäden zeigen könnten.

Woher kommt diese Abneigung gegenüber reparierten Unfallfahrzeugen?

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen



- **Lackfehler**

Der Klarlack an der Heckklappe löst sich ab.

Ursache:

Haftungsschwäche des Decklackes (Klarlackes)
wegen Arbeitsfehlern oder fehlerhaftem Material

Dieses Schadensbild kann auch erst nach
längerer Zeit auftreten.

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen



- **Lackfehler**

An der Seitenwand hinten links löst sich der Decklack partiell ab.

Ursache:

Haftungsschwäche des Decklackes wegen Arbeitsfehlern oder fehlerhaftem Material



Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen

- **Alterungsverhalten**

Mit zunehmendem Fahrzeugalter hebt sich der Glanzgrad des nachlackierten Teiles von den übrigen Karosserieteilen ab.

Ursache:

Im Reparaturfall wird insbesondere beim Farbton rot häufig ein Klarlack aufgetragen. Der darunterliegende Basislack ist dann gegen Witterungseinflüsse und UV-Licht geschützt und weist somit gegenüber dem ursprünglichen Lack ein anderes Alterungsverhalten auf.

Dieses Schadensbild zeigt sich erst längere Zeit nach der durchgeführten Reparatur.



Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen



- **Alterungsverhalten**

Mit zunehmendem Fahrzeugalter hebt sich der Glanzgrad des nachlackierten Teiles von den übrigen Karosserieteilen ab.

Ursache:

Wird kein Klarlack aufgetragen, kann das nachlackierte Teil infolge von Sonnenlichteinwirkung (UV-Bestrahlung) stärker verwittern. Die Lackierung wirkt matt und milchig (Lackauskredung).

Dieses Schadensbild zeigt sich erst längere Zeit nach der durchgeführten Reparatur.



Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen



- **Unsachgemäße Reparatur**

An der Seitenwand hinten links treten Lack- und Spachtelrisse auf, starke Rostbildung.

Ursache:

Die Seitenwand hinten links wurde durch dicken Spachtelauftrag (über 5 mm) instandgesetzt.

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen



- **Unsachgemäße Reparatur**

An der Seitenwand hinten rechts wurde ein umfangreicher Unfallschaden instandgesetzt.

Visuell sind **keine** Restunfallspuren feststellbar.

Jedoch:

An der instandgesetzten Seitenwand liegt Spachtelauftrag mit einer Dicke von über 5 mm vor.

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen

Neben den gezeigten Beispielen können auch weitere Fehler auftreten, die sich erst nach längerer Zeit zeigen:

Decklack zu weich

Die Lackoberfläche ist kratzempfindlich, die nachlackierten Teile wirken nach längerer Zeit matt.

Ursache:

Arbeitsfehler (Mischungsfehler), Trocknungsfehler, Verwendung von falschen oder nicht kompatiblen Materialien

Decklack zu hart

Insbesondere im Frontbereich treten vermehrt Lackabplatzer durch Steinschläge auf. Die Abplatzungen sind gegenüber den üblichen Steinschlägen größer.

Ursache:

Arbeitsfehler (Mischungsfehler), Trocknungsfehler, Verwendung von falschen oder nicht kompatiblen Materialien

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen

Anhand der gezeigten Beispiele wird deutlich, dass sich Spätfolgen durch reparierte Unfallschäden zeigen können, die den Wert eines Fahrzeuges beeinflussen. Derartige Schadensbilder sind des öfteren anzutreffen, auch wenn hierbei berücksichtigt werden muss, dass die Reparaturarbeiten nicht immer fachgerecht ausgeführt worden sind.

Dennoch wird durch diese Schadensbilder beim Fahrzeughalter oder einem potenziellen Käufer (in der Regel ohne technisches Fachwissen) der Eindruck entstehen, dass Unfallreparaturen nicht oder nicht immer ohne Spätfolgen zu beseitigen sind.

Bei einer in allen Punkten fachgerecht ausgeführten Reparatur sind die gezeigten Schadensbilder nicht zu erwarten. Der Geschädigte oder ein potenzieller Käufer eines Fahrzeuges kann in der Regel nicht beurteilen, ob die Instandsetzung fachgerecht ausgeführt worden ist.

Auch wenn **optisch** der Ursprungszustand wieder hergestellt worden ist, ist nicht gewährleistet, ob beispielsweise ausreichende Korrosionsschutzmaßnahmen getroffen worden sind. Es sind genügend Fälle bekannt, wo nach wenigen Jahren unfallbedingt erneuerte Fahrzeugteile (Längsträger, Seitenwände usw.) durchgerostet sind.

Unfallreparaturen - mögliche Spätfolgen

Ebensowenig lässt sich für den technischen Laien beurteilen, ob und ggf. wie dick Spachtelmasse aufgetragen worden ist, ob die Lackhaftung ausreichend ist oder ob die richtige Lackhärte vorliegt.

Auch wenn unterstellt wird, dass die Reparaturarbeiten fachgerecht ausgeführt worden sind, verbleibt doch der **Verdacht**, dass Folgeschäden auftreten könnten. Hieraus resultiert ein Argwohn gegen reparierte Unfallfahrzeuge.

Ein unfallrepariertes Fahrzeug ist somit aus Sicht des Geschädigten wie auch aus Sicht eines potenziellen Käufers minderwertig gegenüber einem unfallfreien Fahrzeug.

Diese **Beurteilung** der Minderwertigkeit kann bereits bei einer Nachlackierung (ohne Instandsetzung oder Erneuerung von Teilen) eintreten, auch wenn dies aus **technischer** Sicht nicht begründet ist. Eine Werkslackierung wird allgemein als höherwertig gegenüber einer Reparaturlackierung angesehen.

Die Auswirkungen in der Praxis sollen an folgendem Beispiel gezeigt werden:



Ein Kaufinteressent sucht einen gebrauchten Mercedes-Benz E 280,
zwei gleich ausgestattete Fahrzeuge stehen zur Auswahl



Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich um je einen Vorfürswagen E 280 Avantgarde, Alter jeweils 6 Monate und 8.000 km Laufleistung, Zubehör vergleichbar. Der Neupreis lag bei beiden Fahrzeugen bei € 49.500,--. Jetzt werden die Fahrzeuge zu einem Preis von je € 39.000,-- angeboten.

Nach Angaben des Verkäufers hatte das rechts stehende Fahrzeug vor ca. 4 Monaten einen Unfallschaden im Bereich vorne rechts erlitten. Die Schadenshöhe habe ca. € 3.500,-- betragen. Der Schaden sei fachgerecht repariert worden.

Für welches der beiden Fahrzeuge würde sich der Käufer wohl entscheiden?

Wie hoch müsste Ihrer Ansicht nach der Preisnachlass sein, damit sich der Käufer für das Unfallfahrzeug entscheidet?

Wenn im vorliegenden Fall der merkantile Minderwert nach den Berechnungsmethoden von Halbgewachs oder Ruhkopf-Sahm ermittelt wird, so könnte wegen der **Bagatellschadengrenze** (Schadenshöhe ca. € 3.500,--!!) ein merkantiler Minderwert nicht zugestanden werden.

Bagatellschadengrenze

Methoden Halbgewachs und Methode Ruhkopf-Sahm:

Eine der Einschränkungen bei den genannten Berechnungsmethoden ist die Bagatellschadengrenze. Laut Halbgewachs würde „in den meisten Fällen“ ein Bagatellschaden vorliegen, wenn die Reparaturkosten weniger als 10 % des Fahrzeugwertes betragen. In der zugehörigen Tabelle heißt es hierzu: „Wertminderung nur in begründeten Ausnahmefällen“ (11. und 12. Auflage, bis zum Erscheinen der 11. Auflage wurde eine merkantile Wertminderung gänzlich ausgeschlossen). Diese Einschränkung ist nicht nachvollziehbar. Hierzu folgende Beispiele:

Beispiel 1:

VW Passat Variant TDI, 1 Jahr alt, Wert
inkl. MwSt. € 20.000,--
Unfallschaden Rep.-kosten inkl. MwSt. € 1.900,--
Wertverhältnis nach Halbgewachs somit 9,5 %

Beispiel 2:

VW Passat Variant TDI, 2 Jahre alt, Wert
inkl. MwSt. € 17.000,--
Unfallschaden Rep.-kosten inkl. MwSt. € 1.900,--
Wertverhältnis nach Halbgewachs somit 11,2 %



Bagatellschadengrenze

Während nach der Definition von Halbgewachs beim Beispiel 1 ein Bagatellschaden vorliegen würde und somit eine merkantile Wertminderung nicht zugestanden werden könne, würde für das **ältere** Fahrzeug im Beispiel 2 ein merkantiler Minderwert zum Tragen kommen.

Es liegt auf der Hand, dass infolge des Unfalles eher das jüngere Fahrzeug einen Wertverlust, zudem einen höheren, erleidet. Allein hieraus ist nachweisbar, dass die Bagatellschadengrenze nicht gerechtfertigt ist und zu widersprüchlichen Ergebnissen führt.

Die Praxis zeigt, dass mittlerweile Fahrzeuge oberhalb der Preisklasse von € 30.000,-- in erheblicher Stückzahl am Markt vorhanden sind. Unter Berücksichtigung der 10%-Grenze würde dies bedeuten, dass eine merkantile Wertminderung erst dann zum Tragen käme, wenn ein Schaden über € 3.000,-- vorliegen würde. Bei dieser Schadenshöhe liegt erfahrungsgemäß ein erheblicher Schaden vor, wo nach allgemeiner Ansicht sehr wohl eine Wertminderung zugestanden werden muss.

Bagatellschadengrenze

Es handelt sich somit nicht um Ausnahmefälle, sondern eher um den Regelfall, dass auch unterhalb der 10%-Grenze eine merkantile Wertminderung zum Tragen kommt.

Andernfalls würde bei einem Fahrzeugwert von € 100.000,-- dann bis zu einer Schadenshöhe von € 10.000,-- ein Bagatellschaden vorliegen. Dies wird wohl niemand ernsthaft behaupten wollen.

Zur Methode Ruhkopf-Sahm ist anzumerken, dass diese bereits 1962 veröffentlicht worden ist und seither unverändert geblieben ist.

Die Methode nach Halbgewachs wurde 1964 vom DEKRA als Broschüre herausgegeben und wird nach den Angaben des Verfassers sporadisch an die sich verändernden Marktgegebenheiten angepasst. Die letzte (12.) Auflage erschien im September 1997.

In der ansonsten umfangreichen Broschüre mit 32 Seiten Inhalt ist nicht näher ausgeführt, was unter einem „begründetem Ausnahmefall“ zu verstehen wäre.

Bagatellschadengrenze

Bezüglich der 10%-Grenze drängt sich der Verdacht auf, dass diese kritiklos von der Methode Ruhkopf-Sahm übernommen worden ist. Zudem erscheint die 10%-Grenze willkürlich gewählt, warum sollte diese nicht bei 7% oder 13% liegen?

Durch die vorgenannten Ausführungen sollen Berechnungsmethoden nicht generell in Frage gestellt werden. Berechnungsschemen sind hilfreich, um **Anhaltswerte** für die Höhe des merkantilen Minderwertes zu erhalten.

Rechtsanwalt Splitter (DAR 2/2000, 49) hat bei einer Umfrage unter 80 Kfz.-Sachverständigen bei Vorgabe eines konkreten Beispiels Werte für die merkantile Wertminderung zwischen ca. € 200,- und € 1250,- (bzw. damals DM 400,- und DM 2.500,-) genannt bekommen.

Diese große Spannweite ist nicht hinnehmbar. Ein Berechnungsschema, das **richtige** Anhaltswerte liefert, ist somit wünschenswert.

Bagatellschadengrenze

Die Ergebnisse aus den Berechnungsschemen sind vom Sachverständigen jedoch kritisch zu prüfen und sind ggf. den Marktgegebenheiten anzupassen. Hierbei darf neben anderen wertbeeinflussenden Faktoren insbesondere der Pflege- und Erhaltungszustand nicht ausser acht gelassen werden.

Die Marktgängigkeit des jeweiligen Fahrzeugtyps und die allgemeine Marktlage (abhängig vom Gebrauchtfahrzeugangebot am Markt) sind in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Als Maßstab für das Vorliegen eines Bagatellschadens ist weder die Vorgabe eines festen Betrages (z. B. € 500,--) noch die Koppelung an den Wert des Fahrzeuges sinnvoll.

Wenn ein Fahrzeug verkauft wird, ist der Verkäufer verpflichtet, aus eigenem Antrieb auf einen reparierten Unfallschaden hinzuweisen. Der Käufer kann in der Regel nicht beurteilen, ob der Unfallschaden fachgerecht behoben worden ist. Zudem kann er auch bei fachgerecht ausgeführten Reparaturarbeiten Spätfolgen befürchten.

Bagatellschadengrenze

Der Käufer müsste bei einem Weiterverkauf seinerseits wegen seiner Aufklärungspflicht einen Mindererlös hinnehmen.

Er wird deshalb das unfallreparierte Fahrzeug nur dann erwerben, wenn dies preisgünstiger gegenüber einem vergleichbaren, unfallfreien Fahrzeug ist.

Die Grenze, ab der kein Bagatellschaden mehr vorliegt, ist somit identisch mit der Grenze, ab der ein Unfallschaden beim Verkauf offenbarungspflichtig wird.

Bezüglich eines offenbarungspflichtigen Schadens wurden von der Rechtsprechung zum Teil enge Grenzen gezogen. So wurden z. B. Lackierarbeiten an neuen Fahrzeugen für vergleichsweise minderwertig gehalten, obwohl die Arbeiten fachgerecht nach den Vorgaben des Herstellers ausgeführt worden waren.

Das OLG Düsseldorf (AZ: 13 U 84/94) hat entschieden, dass es für den Käufer eines neuen Pkw's nicht zumutbar sei, eine vom Autohaus angebotene Ganzlackierung zu akzeptieren. Selbst wenn diese technisch einwandfrei ausgeführt wäre, bliebe doch ein merkantiler Minderwert.

Bagatellschadengrenze

Nach einem Urteil des BGH (AZ: VII ZR 185/79) ist die Fabrikneuheit eines Fahrzeuges bei einer Nachlackierung nicht mehr gegeben. Ein Jaguar XJS hatte auf dem Transportweg vom Hersteller zum Autohaus „nicht ganz unerhebliche“ Lackschäden erlitten. Obwohl das Fahrzeug in einem Fachbetrieb nachlackiert worden ist, wurde das Autohaus zur Rückzahlung des Kaufpreises verurteilt.

In diesen Fällen wurde von Gerichten bereits wegen einer Nachlackierung eines Fahrzeuges (**ohne Instandsetzungsarbeiten!**) das Vorliegen einer Minderwertigkeit bejaht.

Vor dem Hintergrund der möglichen Spätfolgen erscheinen diese Urteile konsequent und plausibel. Auch bei einer Nachlackierung kann der **Verdacht** verborgener Mängel vorliegen.

Weitere Einschränkungen

Auch die Einschränkung in den Berechnungsmethoden nach Halbgewachs und Ruhkopf-Sahm, wonach ein merkantiler Minderwert nicht mehr zugestanden werden könne, wenn das Verhältnis aus Fahrzeugwert und Neupreis weniger als 40 % beträgt, ist nicht nachvollziehbar.

Nach Halbgewachs soll nur „ausnahmsweise auf merkantilen Minderwert erkannt werden“, wenn das Verhältnis aus Arbeitskosten (Lohnkosten) und Materialkosten unter 40 % liegt.

Aus den vorgenannten Ausführungen zum Entstehen des merkantilen Minderwertes lässt sich herleiten, dass diese Einschränkungen nicht marktgerecht sind.

Wenn das Verhältnis aus Reparaturkosten und Fahrzeugwert größer als 90 % sein sollte, würde „in der Regel“ ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegen. Dies ist nicht plausibel. Der BGH (NJW 92, S. 1618-1619) hat bereits **1992** entschieden, dass ein Unfallschaden mit voraussichtlichen Reparaturkosten bis 30 % über den Wiederbeschaffungswert hinaus erstatten zu sind, sofern ein besonderes Interesse am Erhalt des Fahrzeuges besteht (Integritätsinteresse).

Weitere Einschränkungen

Die Einschränkungen durch die **Rechtssprechung**, dass ab einem Fahrzeugalter über 4 bzw. 5 Jahren und einer Laufleistung oberhalb von 100.000 km ein merkantiler Minderwert abzulehnen ist, stammt aus den 60er bzw. 70er Jahren und war damals angesichts der Lebensdauer der Fahrzeuge angemessen. Die Qualität und damit die zu erwartende Lebensdauer und die Laufleistungen von Pkw's haben sich zwischenzeitlich erheblich verbessert. Die Lebensdauer eines VW Golf von 15 Jahren ist mittlerweile nicht ungewöhnlich. Laufleistungen von weit über 200.000 km sind Stand der Technik.

Aus technischer Sicht sind die vorgenannten Einschränkungen nicht mehr zeitgemäß.

Zusammenfassung;

Die Anwendung eines oder mehrerer Berechnungsschemen kann hilfreich zur Ermittlung des merkantilen Minderwertes sein. Die 10%-Grenze als Bagatellschadengrenze ist abzulehnen. Auch die anderen Einschränkungen, insbesondere bei der Methode Halbgewachs, führen zu falschen Ergebnissen.

Merkantiler Minderwert - Einflussfaktoren

Wesentlich für die Höhe des merkantilen Minderwertes ist u. a. der Schadensumfang. Die Mehrzahl der potenziellen Käufer eines Pkw's sind jedoch nicht als technisch versiert zu betrachten. Es macht daher wenig Sinn, die Reparaturkosten in Bezug auf die Eindringtiefe des Schadens aufzugliedern.

Angesichts anderer, gewichtiger Einflussfaktoren wie Pflege- und Erhaltungszustand, die sich naturgemäß in erheblicher Weise auf den zu erwartenden Minderwert auswirken, erscheint der hierfür erforderliche Aufwand unangemessen.

Der „Durchschnittskäufer“ unterscheidet in der Regel lediglich einen „Blebschaden“ und einen „Rahmenschaden“ und ggf. eine reine Nachlackierung.

Das LG Köln (Urt. V. 24.11.1999 – 26 S 107/99) hat ausgeführt: „Dass ein durchschnittlicher Autokäufer sich vom Verkäufer des Unfallwagens ein Drittel der Reparaturkosten als nicht erheblich einreden lassen könnte und diese Argumentation auch noch akzeptierte,... ist kaum vorstellbar.“ Deshalb sei die Unterscheidung in minderwerterhebliche und nicht-minderwerterhebliche Reparaturkosten für die formelhafte Bemessung der Wertminderung völlig ungeeignet.

Rahmenschaden

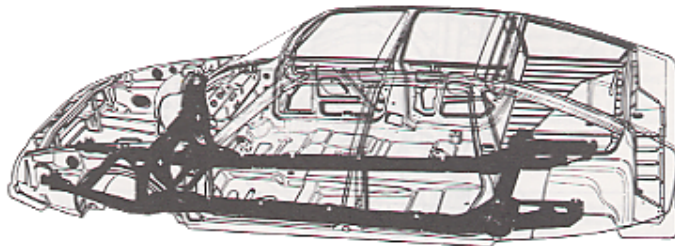
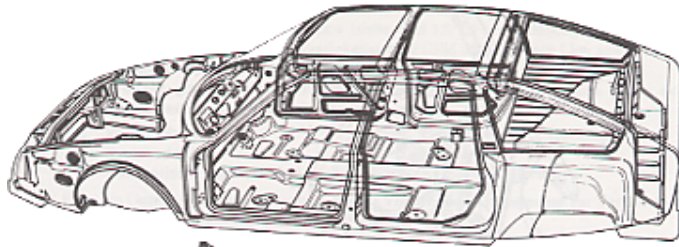


Bild oben: Rahmen eines Citroen CX
(aus Reimpell, Fahrwerktechnik)

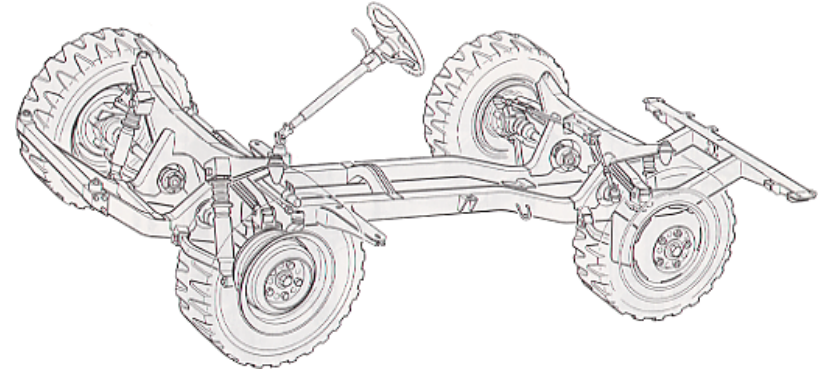


Bild oben: Rahmen eines VW Iltis
(aus Reimpell, Fahrwerktechnik)

Der Rahmen eines Fahrzeuges ist das Gestell, das die Triebwerksteile eines Fahrzeuges trägt und die entwickelten Kräfte aufnimmt (lt. Brockhaus).

Spezielle Rahmen im Pkw-Bereich werden (seit den 60er Jahren) überwiegend bei Geländewagen und sehr selten bei höherwertigen Fahrzeugen eingebaut. Bei schweren Lkw's sind Rahmen der Standard.

Rahmenschaden



Bild oben: selbsttragende Karosserie

(aus Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 11/2001)

Die heute handelsüblichen Pkw's sind mit einer selbsttragenden Karosserie ausgestattet. Wenn die tragenden Teile als „Rahmen“ bezeichnet werden, so würden hierunter auch die (geschweißten) Seitenwände und die geklebten Scheiben fallen. Auch geschraubte Kotflügel haben eine mittragende Funktion. Demzufolge müsste ein Steinschlag in der Windschutzscheibe oder eine Delle in der Seitenwand als Rahmenschaden bezeichnet werden.

Der Begriff des Rahmenschadens ist deshalb bei einer **selbsttragenden Karosserie** als äußerst problematisch anzusehen.

Bemessungsfaktoren

- **Wiederbeschaffungswert**

Maßgebend für die Höhe des Preisnachlasses bei Gebrauchsgütern ist neben dem Ausmaß des Mangels oder des vermuteten Mangels insbesondere der Wert des Gutes. Der Absolutbetrag des Minderwertes (Preisnachlasses) ermittelt sich somit aus einem Prozentbetrag des Wertes des Gutes.

Als merkantiler Minderwert erscheint je nach den anderen, bereits genannten Einflussfaktoren (Fahrzeugalter, Fahrzeugtyp, Marktgängigkeit, allgemeine Marktlage, Zustand, Vorschäden, Schadensumfang usw.) eine Spannbreite von 2 bis 12 % des Wiederbeschaffungswertes in der Regel ausreichend.

Wesentlich ist die Erkenntnis, dass sich ein Preisnachlass ausgehend vom Wert des Wirtschaftsgutes ermittelt. Nicht maßgebend sind Hilfskonstruktionen wie z. B. (Faktor x multipliziert mit der Summe aus Wert und Reparaturkosten) oder ein prozentualer Anteil aus den Reparaturkosten.