

Amtsgericht [REDACTED]

## GUTACHTEN

zur Beweiserhebung  
vor dem **Amtsgericht** [REDACTED]

im Rechtsstreit

[REDACTED]  
gegen

Geschäftszeichen [REDACTED]

Gutachten [REDACTED]

## Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag und Zweck des Gutachtens.....	3
2	Verwendete Unterlagen.....	3
3	Sachverhalt.....	4
4	Besichtigung.....	4
4.1	Fahrzeugdaten.....	4
5	Sachverständige Ausführungen.....	5
5.1	Reparaturumfang.....	5
5.2	Allgemeines zum merkantilen Minderwert.....	6
5.3	Merkantiler Minderwert nach der Marktrelevanz- und Faktorenmethode.....	8
5.4	Merkantiler Minderwert nach der Methode Halbgewachs.....	12
5.5	Merkantiler Minderwert nach dem Modell des BVS.....	16
5.6	Berechnungsmethode des TÜV.....	19
5.7	Ältere Berechnungsmethoden.....	23
5.7.1	Berechnung des merkantilen Minderwertes nach Ruhkopf-Sahm.....	24
5.7.2	Berechnung des Minderwertes nach dem Kasseler Modell.....	25
5.7.3	Minderwert nach der Entschließung des 13. Verkehrsgerichtstages.....	26
5.7.4	Berechnung des merk. Minderwertes nach dem Hamburger Modell.....	27
5.7.5	Zusammenstellung der berechneten Werte.....	28
5.8	Sachverständige Beurteilung.....	28
6	Zusammenfassung.....	29
7	Schlusswort.....	30

## 1 Auftrag und Zweck des Gutachtens

Im oben genannten Rechtsstreit wurde ich vom Amtsgericht [REDACTED] vom 08.11.2013 mit der Erstattung eines schriftlichen Gutachtens beauftragt.

Es soll Beweis erhoben werden über die Behauptung des Klägers,

sein Fahrzeug habe durch den Unfall mit dem Beklagten-Fahrzeug am 24.12.2012 eine Wertminderung in Höhe von 325,00 € erlitten.

Kläger:

[REDACTED]

Beklagte:

[REDACTED]

Das Gutachten wird in drei Ausfertigungen erstellt.

## 2 Verwendete Unterlagen

Mit dem Auftrag erhielt ich am 27.12.2013 die Akte zum Geschäftszeichen [REDACTED] des Amtsgerichtes [REDACTED] (1 – 26).

Der Klägervertreter übersandte mir am 28.01.2014 die Kaufrechnung für das Fahrzeug und die

Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II per Email. Aus diesen Dokumenten habe ich die Fahrzeugdaten entnommen.

### 3 Sachverhalt

Der Pkw des Klägers wurde bei einem Verkehrsunfall am 24.12.2012 beschädigt. Der Schaden wurde am 21.01.2013 von [REDACTED] repariert, die dafür einen Betrag von 1.089,62 € incl. MwSt. verlangte (Anlage K01, Bl. 4 d.A.).

Der Kläger ist der Auffassung, dass durch den reparierten Unfallschaden an dem Fahrzeug ein merkantiler Minderwert in Höhe von 325,00 € entstanden ist. Die Beklagte hält einen merkantilen Minderwert von 100,- € für angemessen.

### 4 Besichtigung

Da in diesem Fall nur der merkantile Minderwert nach sach- und fachgerechter Reparatur des Unfallschadens zu bestimmen ist, war eine Besichtigung des Fahrzeugs nicht erforderlich.

#### 4.1 Fahrzeugdaten

Fahrzeughalter

[REDACTED]

Amtliches Kennzeichen

[REDACTED]

Fahrzeugart

Pkw

Fabrikat

Kia

Typ / Ausführung

Rio 1.2

Fahrzeug-Ident.-Nr.

[REDACTED]

KBA-Nr. HST/TSN

[REDACTED]

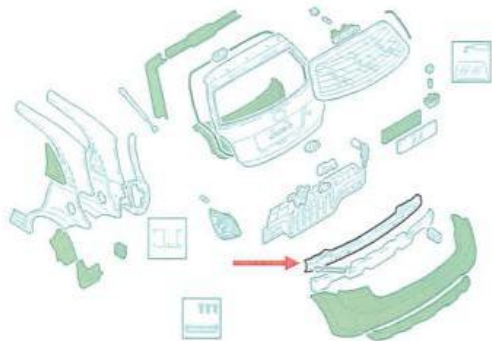
Motorart	Benzin, Euro 5
Hubraum / Leistung	1248 cm <sup>3</sup> / 63 kW
Erstzulassung	24.09.2012
Letzte Zulassung	24.09.2012
Nächste HU	09.2015
Laufleistung abgelesen	4.005 km am 21.01.2013
Lackierung	schwarz metallic

## **5 Sachverständige Ausführungen**

### **5.1 Reparaturumfang**

Entsprechend der Rechnung der [REDACTED] wurden zur Schadensbeseitigung der hintere Stoßfänger und das hintere Kennzeichen erneuert. Der hintere Querträger wurde mit einem Zeitaufwand von 48 Minuten instand gesetzt.

Der Heckquerträger ist praktisch der Träger des hinteren Stoßfängers; er ist an das Fahrzeugheck angeschraubt, wie die nachfolgende Grafik aus dem Audatex-System zeigt. Es wurden somit nur schraubbare Anbauteile beschädigt.



**Bild 1: Grafik aus dem Audatex-System, Heckquerträger**

## 5.2 Allgemeines zum merkantilen Minderwert

Unter der merkantilen Wertminderung ist ein Wertverlust zu verstehen, der damit begründet wird, dass ein Unfallfahrzeug trotz ordnungsgemäß und technisch einwandfrei durchgeführter Reparatur im Falle eines Verkaufes einen geringeren Erlös erzielen kann als ein vergleichbares Fahrzeug ohne Unfallschaden (aus: Zeisberger, H. und Neugebauer-Püster, M.: Der merkantile Minderwert, Kirschbaum Verlag Bonn, 2003 [1]).

Der merkantile Minderwert begründet sich aus der Abneigung der potentiellen Käufer gegen ein repariertes Unfallfahrzeug und ist somit nicht in jedem Einzelfall exakt zu berechnen.

Mitbestimmend für den merkantilen Minderwert sind fahrzeugbezogene Kriterien, wie Fahrzeugtyp, Fahrzeugalter, Laufleistung, Vorhalter, Fahrzeugneupreis und Fahrzeugveräußerungswert.

Besondere Bedeutung für den merkantilen Minderwert hat die Art und das Ausmaß der Beschädigung. Es muss sich im

Allgemeinen um einen Schaden von erheblicher Bedeutung handeln. Bislang herrschte die Auffassung, dass bei einem Bagatellschaden (Reparaturkosten weniger als 10% des Fahrzeugveräußerungswertes) eine merkantile Wertminderung nach allgemeiner Verkehrsauffassung nur in besonderen Fällen in Betracht kommt. Neuste Einschätzungen gehen jedoch davon aus, dass ein merkantiler Minderwert bereits dann eintreten kann, wenn der Schaden bei einem Verkauf des Fahrzeuges offenbarungspflichtig ist. In Zeisberger, H., Woyte, B., Schmidt, F. und Mennicken, C.: Der merkantile Minderwert in der Praxis, Kirschbaum Verlag Bonn, 2012 [2] wird eine Arbeit von Hörl zitiert: *„Erheblich ist ein Schaden jedenfalls dann, wenn ein Käufer marktüblicherweise beim Kauf des nachweislich von einer Unfallschädigung betroffenen Kraftfahrzeuges eine Preisreduzierung gegenüber einem unbeschädigten Fahrzeug durchsetzen kann.“*

Auch die Marktgängigkeit eines Fahrzeuges muss bei der Betrachtung des merkantilen Minderwertes berücksichtigt werden. Sofern für das betreffende Fahrzeug - weil es sich z.B. um ein Sonderfahrzeug ohne allgemeinen Gebrauchswert handelt - kein Markt besteht, kann auch kein merkantiler Minderwert eintreten.

Für die kontrollierende, annähernde Berechnung des merkantilen Minderwertes haben sich verschiedene Berechnungsverfahren etabliert. Ausschlaggebend ist jedoch immer die Einschätzung eines Sachverständigen unter Berücksichtigung der speziellen Umstände.

Zur Berechnung des merkantilen Minderwertes sind zunächst einige Fahrzeugdaten zu bestimmen.

Laut Kaufrechnung betrug der Fahrzeugneupreis 11.910,- € incl. MwSt.

Vergleichbare Fahrzeuge werden aktuell für etwa 11.000,- incl. MwSt. angeboten. Den Wiederbeschaffungswert zum Reparaturzeitpunkt setze ich daher mit 11.000,- € an. Die Handelspanne beträgt bei dieser Fahrzeugkategorie etwa 15% des Verkaufspreises. Der Fahrzeugveräußerungswert (Händlereinkaufswert) betrug somit 9.130,- € incl. MwSt.

Es ergeben sich folgende Werte:

Fahrzeugneupreis incl. MwSt.	11.910,00 €
Fahrzeugneupreis steuerneutral	10.008,40 €
Fahrzeugveräußerungswert incl. MwSt	9.350,00 €
Fahrzeugveräußerungswert steuerneutral	7.857,14 €
Wiederbeschaffungswert incl. MwSt	11.000,00 €
Wiederbeschaffungswert steuerneutral	9.243,70 €

Aus der Reparattrechnung ergeben sich folgende Positionen (alles steuerneutral):

Arbeitslohn	409,40 €
Lackierung	325,00 €
Ersatzteile	181,25 €
Gesamtreparaturkosten	915,65 €

Weiterhin sind im Folgenden weitere Fahrzeugwerte erforderlich:

Alter des Fahrzeuges	4 Monate
Pflegezustand	gut

### 5.3 Merkantiler Minderwert nach der Marktrelevanz- und Faktorenmethode

In [2] wurde eine Methode vorgestellt, die versucht, den beschriebenen Anforderungen, insbesondere bei



Personenkraftwagen, gerecht zu werden und dabei praxistauglich zu sein.

Im ersten Schritt wird geprüft, ob die Voraussetzungen für einen merkantilen Minderwert vorliegen. Ein merkantiler Minderwert wird üblicherweise nicht eintreten, wenn

- die Laufleistung mehr als 200.000 km beträgt,
- das Fahrzeug älter als zehn Jahre ist,
- wenn nur ein Bagatellschaden und
- wenn ein Totalschaden vorliegt.

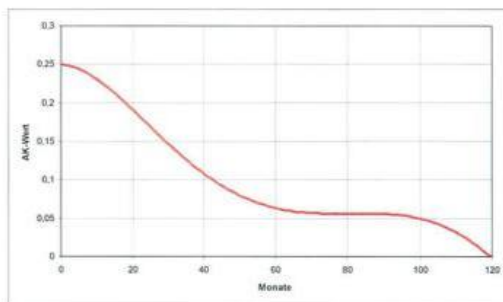
Im zweiten Schritt wird die Höhe des merkantilen Minderwertes bestimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass allein durch die Tatsache des Unfalles ein Sockelbetrag an Wertminderung entsteht. Dem Fahrzeug haftet, unabhängig von der Schadenhöhe, der Makel des Unfallfahrzeuges an. Der Sockelbetrag wird mit 1% des Fahrzeugveräußerungswertes bestimmt.

Im Weiteren fließt das Verhältnis von Fahrzeugveräußerungswert (VW) zum Fahrzeugneupreis (NP) in die Berechnung ein, um die allgemeine Abwertung und den Zustand des Fahrzeuges zu berücksichtigen.

Weiterhin ist das Fahrzeugalter maßgeblich für den merkantilen Minderwert. Mit zunehmendem Fahrzeugalter wird der potentielle Käufer eher reparierte Unfallschäden tolerieren, da der unfallbedingte Verdacht auf verborgene Mängel an Bedeutung verliert gegenüber den bei älteren Fahrzeugen zu erwartenden Reparaturrisiken. Der Verlauf des Alterskorrekturwertes (AK) wurde von den Verfassern von [2]

durch Versuche am Markt ermittelt. Der Verlauf ist in folgender Grafik dargestellt.



**Bild 2: Grafik Alterskorrektur AK**

Da nicht nur die Schadenshöhe für den merkantilen Minderwert maßgeblich ist, sondern auch das Ausmaß der Beschädigung, wird ein Schadensumfangsfaktor (SU-Faktor) eingeführt. Der SU-Faktor wird nach folgenden Kriterien gewählt:

SU-Faktor	Schaden
1	Erneuerung und/oder erhebliche Instandsetzung (Richtbank erforderlich) von tragenden Karosserieteilen (z.B. Längsträger instand setzen, Rohbaukarosserie)
0,8	Erhebliche Instandsetzungsarbeiten und/oder Erneuerung von tragenden oder mitragenden Karosserieteilen (z.B. Kofferboden instand setzen, Seitenwand erneuern)
0,6	Geringe Instandsetzungsarbeiten von tragenden oder mitragenden Karosserieteilen (z.B. Seitenwand instand setzen, Heckblech instand setzen)
0,4	Erneuerung und/oder Instandsetzung von „geschraubten“ Karosserieteilen (z.B. Tür Motorhaube, Kotflügel)
0,2	Erneuerung und/oder Instandsetzung von Anbauteilen (z.B. Stoßfänger)

Letztendlich wird mit einem weiteren Faktor die Marktgängigkeit des Fahrzeugtyps berücksichtigt. Bei einem gefragten Fahrzeugtyp wird ein Käufer eher neigen, auch ein unfallbeschädigtes Fahrzeug zu erwerben. Bei schwer verkäuflichen Fahrzeugtypen wird ein behobener Unfallschaden

den Verkauf noch weiter erschweren, bzw. größere Preisnachlässe erfordern. Um diesen Umstand zu berücksichtigen, wird ein Marktgängigkeitsfaktor ( $F_{\text{Markt}}$ ) eingeführt. Die Auswahl des Marktgängigkeitsfaktors ist in folgender Tabelle erläutert:

Marktgängigkeit	Beschreibung	
0,6	sehr gut	Die Nachfrage übersteigt das Angebot deutlich
0,8	gut	Erhöhte Nachfrage
1,0	normal	Ausgeglichenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage
1,2	schlecht	Erhöhtes Angebot
1,4	sehr schlecht	Fahrzeug ist schwer verkäuflich

Die Berechnung eines Orientierungswertes für den merkantilen Minderwert (WM) nach dieser Methode erfolgt dann nach folgender Gleichung:

$$WM = \left( 0,01 \cdot VW + \frac{VW}{NP} \cdot RK \cdot SU \cdot AK \right) \cdot F_{\text{Markt}}$$

Bei dieser Methode werden jeweils Bruttopreise incl. MwSt. angesetzt, da in [2] die Auffassung vertreten wird, dass der Geschädigte, wenn er denn nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist, das Fahrzeug auch brutto veräußert. Sollte der Geschädigte vorsteuerabzugsberechtigt sein, muss vom errechneten Wert der Mehrwertsteueranteil abgezogen werden.

Im vorliegenden Fall betragen die Reparaturkosten und die Fahrzeugwerte

RK = 1.089,62 € incl. MwSt.

NP = 11.910,00 € incl. MwSt.

VW = 9.350,00 € incl. MwSt.

Der Schadensumfangfaktor SU wird zu 0,2 bestimmt, da nur der hinter Stoßfänger betroffen war.

Der Alterskorrekturfaktor AK wird aus obigem Diagramm zu 0,24 abgelesen.

Der vorliegende Fahrzeugtyp ist auf dem aktuellen Markt normal gängig,  $F_{\text{Markt}}$  wird zu 1,0 gewählt.

Der Orientierungswert für die merkantile Wertminderung WM errechnet sich dann zu:

$$WM = \left( 0,01 * 9.350\text{€} + \frac{9.350\text{€}}{11.910\text{€}} * 1.089\text{€} * 0,2 * 0,24 \right) * 1,0 = 134,54\text{€}$$

#### 5.4 Merkantiler Minderwert nach der Methode Halbgewachs

Nach Halbgewachs wird ein merkantiler Minderwert ausgeschlossen, wenn die Reparaturkosten weniger als 10% des Fahrzeugveräußerungswertes betragen oder der Veräußerungswert weniger als 40% des Fahrzeugneupreises beträgt.

Die Berechnungsmethode legt eine obere Grenze für den Ermessensspielraum des Sachverständigen zur Bestimmung des merkantilen Minderwertes fest. Diese Methode wurde von der DEKRA bis zur Entwicklung der Marktrelevanz- und Faktorenmethode überwiegend zur Berechnung angewendet.

Alle nachfolgenden Angaben sind steuerneutral.

Zunächst wird das Wertverhältnis (W) von Veräußerungswert ( $V_W$ ) zum Neupreis ( $N_P$ ) in Prozent berechnet.

$$W(\%) = \frac{V_w}{N_r} * 100 = \frac{7.857}{10.008} * 100 = 79\%$$

Das Kostenverhältnis berechnet sich aus den Reparaturkosten ( $R_k$ ) zum Veräußerungswert ( $V_w$ ).

$$K(\%) = \frac{R_k}{V_w} * 100 = \frac{915}{7.857} * 100 = 11,6\%$$

Das Aufwandsverhältnis ist das Verhältnis von Lohnkosten ( $L_k$ ) zu den Materialkosten ( $M_k$ )

$$A(\%) = \frac{L_k}{M_k} * 100 = \frac{409}{181} * 100 = 226\%$$

Aus den oben berechneten Verhältnissen und dem Fahrzeugalter in Monaten ( $X_M$ ) wird ein Faktor X berechnet. Dabei gilt  $X_K$  für das Verhältnis K und  $X_A$  für das Verhältnis A. Die Werte werden aus den nachfolgend dargestellten Grafiken abgelesen:

Ermittlung des  $X_M$ -Faktor für den merkantilen Mindertwert  
Pkw

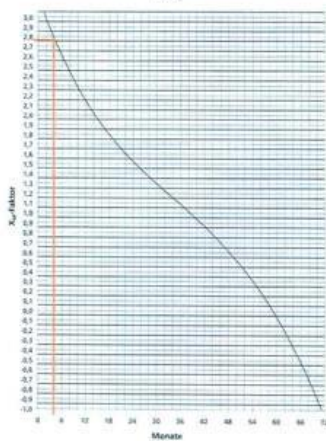


Bild 3: Grafik zur Ermittlung des  $X_M$ -Faktors aus [1]

Ermittlung des  $X_v$ -Faktor für den merkantilen Mindertwert  
Pkw

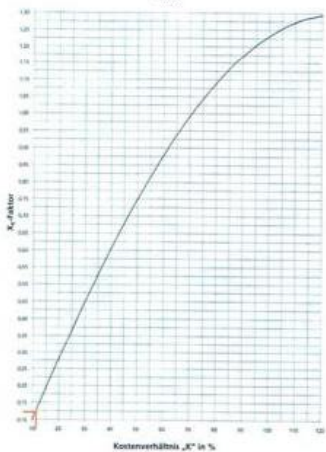
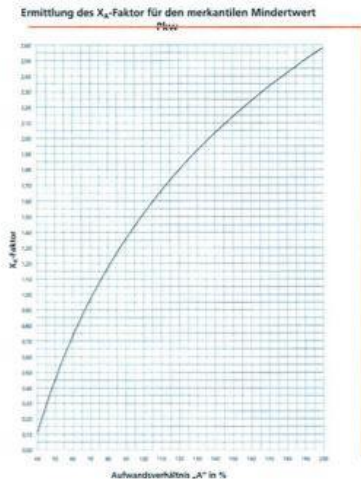


Bild 4: Grafik zur Ermittlung des  $X_v$ -Faktors aus [1]



**Bild 5:** Grafik zur Ermittlung des  $X_A$ -Faktors aus [1]

$$X = X_M + X_K + X_I = 2,75 + 0,125 + 2,75 = 5,625$$

Der merkantile Minderwert ( $W_m$ ) berechnet sich dann wie folgt:

$$W_m = X \cdot \frac{(V_w + R_v)}{100} = 5,625 \cdot \frac{7.857 + 915}{100} = 493,43$$

Der so errechnete Wert stellt die Obergrenze des merkantilen Minderwertes dar. Unberücksichtigt bleibt bei der Berechnung, ob bei dem Schaden die Struktur des Fahrzeuges beschädigt wurde oder ob lediglich schraubbare Anbauteile betroffen waren. Im hier vorliegenden Fall war nur der hintere Stoßfänger betroffen. Eine Beschädigung der tragenden Struktur kann völlig ausgeschlossen werden. Es sind von diesem Wert erhebliche Abzüge vorzunehmen.

## **5.5 Merkantiler Minderwert nach dem Modell des BVSK**

Der Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK) hat im Jahr 2003 eine Richtlinie zur Berechnung des merkantilen Minderwertes (BVSK - Wertminderungsmodell) heraus gegeben.

Um die Wertminderung mittels des BVSK-Modells berechnen zu können, müssen insgesamt vier Faktoren bestimmt werden:

- Der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt einschließlich der MwSt. (WBW)
- Die Klassifizierung des Schadens (%-Wert)
- Ein Korrekturfaktor zur Berücksichtigung der Marktgängigkeit des Fahrzeuges (M-Wert)
- Ein Korrekturfaktor bei vorangegangenen Unfallschäden (K-Faktor)

Nach der Argumentation des BVSK wird die Höhe der Wertminderung im Wesentlichen durch die Einflussgrößen Wiederbeschaffungswert und Schadensklassifizierung bestimmt.

Das Fahrzeugalter, die Laufleistung, die Anzahl der Vorbesitzer, der Fahrzeugzustand, die Ausstattung und die Marktgängigkeit beeinflussen den merkantilen Minderwert; sie werden im Wiederbeschaffungswert berücksichtigt.

### **Schadensklassifizierung**

Einen erheblichen Einfluss auf den merkantilen Minderwert hat die Art und der Umfang des eingetretenen Schadens. Um technisch unerhebliche Einflüsse, wie z.B. unterschiedliche Stundenverrechnungssätze, Ersatzteilaufschläge und



Verbringungskosten zu eliminieren, wird der Schaden wie folgt klassifiziert.

**%-Wert 0,0% - 0,5%** bei leichten Schäden mit Ersatz von Anbauteilen (Stoßstangen u. ä.) und Lackierarbeiten ohne Richtarbeiten.

**%-Wert 0,5% - 1,5%** bei leichten Schäden mit Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen ohne Richtarbeiten.

**%-Wert 1,5% - 2,5%** bei Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen und Richtarbeiten an geschweißten Karosserieteilen.

**%-Wert 2,5% - 3,5%** bei Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen, Ersatz von geschweißten Karosserieteilen und Richtarbeiten an solchen Teilen, Ersatz von Achsteilen.

**%-Wert 3,5% - 4,5%** wie zuvor, nur erhebliche Richtarbeiten.

**%-Wert 4,5% - 6,0%** bei Ersatz von Anbauteilen, geschraubten und geschweißten Karosserieteilen, Richtarbeiten solcher Teile sowie Rahmen und Bodenblechen, Richtbankeinsatz und Ersatz von Achsteilen.

**%-Wert 6,0% - 8,0%** bei Ersatz von Anbauteilen, geschraubten und geschweißten Karosserieteilen, Richtarbeiten solcher Teile sowie Rahmen und Bodenblechen, Richtbankeinsatz und Ersatz von Achsteilen. Zusätzlich Ersatz von Rahmenteilen und Bodenblechen. Schäden vorn und hinten.

## **M-Wert**

Um die bereits im Wiederbeschaffungswert enthaltene Einflussgröße Marktgängigkeit nicht doppelt zur Wirkung kommen zu lassen, wurde ein Regularium in Form eines M-Wertes eingeführt. Hierbei wird berücksichtigt, dass sich ohne die Einführung eines derartigen Faktors für ein marktgängiges Fahrzeug bei gleicher Schadensklasse ein höherer Minderwert ergeben würde, als für ein Fahrzeug mit schlechter Marktgängigkeit. Für den M-Wert macht der BVSK folgende Vorschläge:

- gute Marktgängigkeit: -0,5 %
- mittlere Marktgängigkeit: 0 %
- schlechte Marktgängigkeit: +1 %
- sehr lange Standzeiten, Exoten: +2 %

## **K-Faktor**

Bei der Ermittlung der Wertminderung für leichte Nutzfahrzeuge ist deren Marktlage durch einen weiteren Korrekturfaktor K zu berücksichtigen. Der Korrekturfaktor K kann ebenfalls bei Fahrzeugen einbezogen werden, die bereits einen reparierten Vorschaden aufweisen. Bei einer neutralen Vorgabe ist der K-Faktor mit 1 anzusetzen. Ansonsten schlägt der BVSK die nachfolgend aufgeführten Werte für den K-Faktor vor.

- K-Faktor für leichte Nutzfahrzeuge: 0,8
- K-Faktor bei repariertem Vorschaden: 0,8 – 0,5

Unter Einbeziehung der zuvor diskutierten Faktoren lässt sich dann die Wertminderung wie folgt berechnen:

Wertminderung =  $WBW \times K\text{-Faktor} \times (\% \text{-Klasse} + M\text{-Wert}) \times 0,01$

Abschließend empfiehlt der BVSK, als untere Grenze einen Betrag von 100,00 € anzusetzen. Bei geringen Beträgen sollte demnach keine merkantile Wertminderung zuerkannt werden.

Wie oben ermittelt, hatte das streitgegenständliche Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt einen Wiederbeschaffungswert (WBW) von 11.000,00 € incl. MwSt.

Zur Reparatur wurde nur der hintere Stoßfänger ersetzt. Aus der Schadensklassifizierung ergibt sich ein %-Wert von 0,0% - 0,5%. Um überhaupt einen Wert zu erzielen, wird ein %-Wert von 0,5% festgelegt.

Es handelt sich um ein Fahrzeug mit normaler Marktgängigkeit. Der M-Wert beträgt daher 0%.

Vorschäden sind nicht bekannt, der K-Faktor beträgt daher 1,0.

Die merkantile Wertminderung berechnet sich nach der Richtlinie des BVSK zu:

*Wertminderung =  $WBW \cdot (\% \text{-Wert} + M \text{-Wert}) \cdot K \text{-Faktor}$*

*Wertminderung =  $11.000\text{€} \cdot (0,005 + 0) \cdot 1,0 = 55,00\text{€}$*

## **5.6 Berechnungsmethode des TÜV**

Das TÜV-Wertminderungsberechnungssystem wurde in den Jahren 1985/86 von verschiedenen TÜV der alten Bundesländer erarbeitet und im Laufe der Jahre angepasst.

Die Methode berücksichtigt folgende Faktoren:

- **(FR)** Verhältnis der Gesamtreparaturkosten zu den wertminderungsrelevanten Reparaturkosten
- **(FA)** Alter des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt
- **(FM)** Marktgängigkeit des Fahrzeuges
- **(FE)** den Erhaltungszustand des Fahrzeuges
- **(FKM)** die Laufleistung des Fahrzeuges
- **(FP)** Fahrzeugneupreis ohne Sonderzubehör
- **(RK)** Gesamtreparaturkosten

Als wertminderungsrelevante Reparaturkosten wird die Gesamtsumme aus Lohn- und Materialkosten bei der Erneuerung von geschweißten Karosserieteilen, den Lohnkosten aller instand zu setzender Karosserieteile, sowie den Gesamtlackierkosten verstanden. Der Faktor **FR** wird aus dem Verhältnis der wertminderungsrelevanten Reparaturkosten zu den Gesamtreparaturkosten, in nachfolgender Tabelle gebildet.

Der Faktor **FA** berücksichtigt das Alter des Fahrzeuges und wird aus der nachfolgenden Tabelle abgelesen.

Der Faktor **FM** wird mit Werten aus aktuellen Gebrauchtfahrzeuglisten nach DAT oder Schwacke ermittelt. Es wird der Quotient aus der Händlereinkaufsnotierung und dem Neupreis im Jahr der Erstzulassung ohne MwSt. gebildet. Der Preis des Sonderzubehörs bleibt unberücksichtigt. Mit dem Quotienten wird aus der nachfolgenden Tabelle der Bewertungsfaktor **FM** ermittelt.

Der Faktor **FE** wird sachverständig nach dem Erhaltungszustand des Fahrzeuges festgelegt (optisch und technisch) unter Berücksichtigung von Fahrzeugalter und Laufleistung. Die

Bewertungsfaktoren sind folgendermaßen definiert: 1,2 = sehr gut; 1,1 = gut; 1,0 = mittel; 0,9 = ausreichend und 0,8 = schlecht.

In den Gebrauchtfahrzeuglisten wird für das Fahrzeug eine durchschnittliche Laufleistung, die so genannte Bezugslaufleistung angegeben. Weicht die Laufleistung des in Rede stehenden Fahrzeuges von der Bezugslaufleistung ab, wird eine prozentuale Laufleistungskorrektur als Auf- oder Abschlag angegeben. Der Faktor **FKM** berücksichtigt diese Mehr- oder Minderlaufleistung.  
 $FKM = 1 + \text{Laufleistungskorrektur}$ .

**FP** ist der Neupreis des Fahrzeuges zur Erstzulassung ohne Sonderausstattungen und ohne MwSt.

**RK** bezeichnet die kompletten Reparaturkosten, die zur sach- und fachgerechten Instandsetzung des Fahrzeuges erforderlich sind ohne MwSt.

Die merkantile Wertminderung berechnet sich zu

$$MW = RK * FA * FR * FP * FKM * FM * FE$$

Tabelle FA	
Fahrzeugaalter in Monaten	Bewertungs-faktor
0	0,400
1	0,300
2	0,290
3	0,280
4	0,270
5	0,260
6	0,250
7	0,240
8	0,230
9	0,220
10	0,210
11	0,200
12	0,190
14	0,185
16	0,180
18	0,175
20	0,170
22	0,165
24	0,150
26	0,154
28	0,149
30	0,144
32	0,139
34	0,133
36	0,128
38	0,123
40	0,118
42	0,113
44	0,107
46	0,102
48	0,097
50	0,092
52	0,087
54	0,081
56	0,076
58	0,071
60	0,066
62	0,061
64	0,056
66	0,050
68	0,045
70	0,040
72	0,035
74	0,029
76	0,024
78	0,019
80	0,014
82	0,009
84	0,003

Tabelle FR	
Verhältnis Rel./Ges.	Bewertungs-Reg faktor
80%	1,250
75%	1,190
70%	1,125
65%	1,080
60%	1,000
55%	0,940
50%	0,875
45%	0,810
40%	0,750
35%	0,690
30%	0,625
25%	0,560
20%	0,500
15%	0,440
10%	0,375
5%	0,310
0%	0,250

Tabelle FP	
Neupreis ohne MwSt.	Bewertungs-faktor
< 5.000 €	0,685
5.000 €	0,720
7.500 €	0,755
10.000 €	0,790
12.500 €	0,825
15.000 €	0,860
17.500 €	0,895
20.000 €	0,930
22.500 €	0,965
25.000 €	1,000
27.500 €	1,055
30.000 €	1,110
32.500 €	1,165
35.000 €	1,220
37.500 €	1,275
40.000 €	1,330
42.500 €	1,385
45.000 €	1,440
47.500 €	1,495
50.000 €	1,550

Tabelle FE	
Erhaltungszustand	Bewertungsfaktor
sehr gut	1,2
gut	1,1
mittel	1
ausreichend	0,9
schlecht	0,8

km-Korrektur FKM	
Kilometer Korrektur aus DAT-Liste	
FKM = 1 ± Kilometerkorrektur / 100	

Tabelle FM					
Marktlage	Bewertungs-faktor	Fzg-Alter in Jahren (aufgerundet)			
		1	2	3	4
sehr gut	0,8	80%	77%	73%	68%
gut	0,9	77%	72%	67%	62%
mittel	1	72%	67%	62%	57%
ausreichend	1,1	67%	62%	57%	52%
schlecht	1,2	62%	57%	52%	47%

Tabelle FM								
Marktlage	Bewertungs-faktor	Fahrzeugaalter (Jahre) aufgerundet						
		1	2	3	4	5	6	7
sehr gut	0,8	80%	77%	73%	68%	63%	57%	53%
gut	0,9	77%	72%	67%	62%	57%	52%	47%
mittel	1,0	72%	67%	62%	57%	52%	47%	42%
ausreichend	1,1	67%	62%	57%	52%	47%	42%	37%

Tabelle zur Bestimmung der Bewertungsfaktoren nach der TÜV-Methode

### Werte für den vorliegenden Fall:

Die wertmindernden Reparaturkosten betragen 325,00 € Lackierkosten; tragende Teile wurden nicht erneuert oder instand gesetzt. Sie betragen ca. 35% der Gesamt-Reparaturkosten. Aus der obigen Tabelle wird der Bewertungsfaktor FR mit 0,69 abgelesen.

Das Alter des Fahrzeugs betrug 4 Monate. Aus der Tabelle wird der Bewertungsfaktor FA mit 0,270 abgelesen.

Der Händlereinkaufswert dividiert durch den Nettoneupreis ergibt 78%. Aus der Tabelle ergibt sich der Bewertungsfaktor FM zu 0,92 bei einem gerundeten Fahrzeugalter von x Jahren.

Für den Erhaltungszustand ergibt sich ein Bewertungsfaktor von FE 1,0, da es sich um ein fast neues Fahrzeug handelte und der Pflege und Erhaltungszustand noch keinen großen Einfluss haben konnte.

Der Fahrzeugneupreis beträgt wie unter 5.2 angegeben 10.008,40 €. Es ergibt sich aus der Tabelle ein Bewertungsfaktor von FP = 0,79.

Der merkantile Minderwert berechnet sich dann zu:

$$MW = 325€ \cdot 0,69 \cdot 0,27 \cdot 0,92 \cdot 1,0 \cdot 0,79 = 44,01€$$

### 5.7 Ältere Berechnungsmethoden

Die Methoden Ruhkopf-Sahm, Kasseler Modell, Entschließung des 13. Verkehrsgerichtstages und Hamburger Modell wurden in den 70iger und 80iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entwickelt und angewandt. Sie wurden seither nicht

weiterentwickelt und fortgeschrieben. Neuere Reparaturmethoden konnten daher nicht berücksichtigt werden. Diese Methoden wende ich an dieser Stelle üblicherweise nicht mehr an. Da der Klägervertreter diese Methoden jedoch in seiner Klageschrift angeführt hat, sollen sie hier vorgestellt werden.

#### **5.7.1 Berechnung des merkantilen Minderwertes nach Ruhkopf-Sahm**

Die Methode ist in Halbgewachs, Ernst: Der Kraftfahrzeugsachverständige in der Praxis, Expert Verlag, 1993 [2], beschrieben.

Diese Methode berücksichtigt nicht das Verhältnis von Arbeitskosten zu Materialkosten und berücksichtigt daher nicht die Entwicklung auf dem Reparaturkostensektor. Eine Fortschreibung dieser Methode erfolgte seit langem nicht mehr; die Methode gilt daher als überholt. Sie führt meist zu überhöhten Werten. Sie sei dennoch hier dargestellt.

Alle nachfolgenden Beträge verstehen sich steuerneutral, also ohne Mehrwertsteuer.

Liegt das Verhältnis von Reparaturkosten zu Fahrzeugveräußerungswert unter 10%, ist nach Ruhkopf-Sahm ein Bagatellschaden eingetreten; eine merkantile Wertminderung ist dann nicht gerechtfertigt.

Liegt das Verhältnis von Fahrzeugveräußerungswert zu Neupreis unter 40%, ist das Fahrzeug schon so abgewertet, dass eine merkantile Wertminderung durch den Unfall nicht mehr gerechtfertigt ist.



Zunächst wird das Verhältnis von Reparaturkosten zum Fahrzeugveräußerungswert bestimmt:

$$915,65 \text{ €} / 7.857,14 \text{ €} = 11,6 \%$$

Aus der folgenden Tabelle wird dann ein Multiplikator bestimmt. Für das streitgegenständliche Fahrzeug sind die zutreffenden Werte fett geschrieben.

Rep-Kosten / Veräußerungsw.	10% - 30%	30% - 60%	60% - 90%
<b>1. Zulassungsjahr</b>	<b>5%</b>	6%	7%
2. Zulassungsjahr	4%	5%	6%
3. Zulassungsjahr	3%	4%	5%

Die merkantile Wertminderung berechnet sich aus der Summe der Reparaturkosten und des Fahrzeugveräußerungswertes, multipliziert mit dem oben ermittelten Multiplikator:

$$(915,65 \text{ €} + 7.857,14 \text{ €}) 5\% = 438,64 \text{ €}$$

#### **5.7.2 Berechnung des Minderwertes nach dem Kasseler Modell**

Das Kasseler Modell ist eine regionale Methode, die sich an die Methode Ruhkopf-Sahm anlehnt.

Die Ausschlüsse der Methode Ruhkopf-Sahm (Bagatellgrenze und Werteverhältnis) finden keine Anwendung.

Zunächst wird das Verhältnis von Reparaturkosten zum Fahrzeugveräußerungswert bestimmt:

$$915,65 \text{ €} / 7.857,14 \text{ €} = 11,6 \%$$

Aus der folgenden Tabelle wird dann ein Multiplikator bestimmt. Für das streitgegenständliche Fahrzeug sind die zutreffenden Werte fett geschrieben.

Rep.-Kosten / Veräußerungsw.	10% - 30%	30 % - 60%	60% - 90%
<b>1. Zulassungsjahr</b>	<b>5%</b>	6%	7%
2. Zulassungsjahr	4%	5%	6%
3. Zulassungsjahr	3%	4%	5%

Die merkantile Wertminderung berechnet sich aus der Summe der Reparaturkosten und der Hälfte des Fahrzeugveräußerungswertes, multipliziert mit dem oben ermittelten Multiplikator:

$$(915,65 \text{ €} + \frac{1}{2} * 7.857,14 \text{ €}) 5\% = 242,24 \text{ €}$$

### 5.7.3 Berechnung des merkantilen Minderwertes nach der Entschließung des 13. Verkehrsgerichtstages

Wortlaut: "Ein merkantiler Minderwert kommt in der Regel nicht in Betracht bei so genannten Einfachschäden (das sind Schäden an der Außenhaut und den Anbauteilen, die mit einfachen Mitteln - Schrauben, Punktschweißverbindungen, Ausbeulen - behoben werden können und wobei der ursprüngliche Zustand voll wieder hergestellt wird) an Fahrzeugen die älter als fünf Jahre sind oder bis zum Unfall einen Betriebsleistung von mehr als 100.000 km hatten. Bei Nutzfahrzeugen kommt ein merkantiler Minderwert nur ausnahmsweise in Betracht. Der merkantile Minderwert sollte in der Regel nach einem Prozentsatz der für den Minderwert erheblichen Reparaturkosten bemessen werden, der sich je nach Alter und der bisherigen Fahrleistung des Wagens auf 10% - 30% beläuft."

Da es sich hierbei um einen Einfachschaten handelt, ergibt sich nach dieser Methode kein merkantiler Minderwert. Dennoch werde ich die Methode weiter vorstellen.

Zur Berechnung des merkantilen Minderwertes werden die "erheblichen Reparaturkosten" benötigt. Als "erhebliche Reparaturkosten" werden dabei nur Schäden angesehen, die an tragenden Teilen des Fahrzeuges eingetreten sind, wobei die Kosten, die für Arbeiten entstehen, welche erforderlich sind, um an die beschädigten Rahmenteile heranzukommen, nicht berücksichtigt werden.

Tragende Teile sind nicht beschädigt worden, die erheblichen Reparaturkosten betragen daher 0,00 €.

Die merkantile Wertminderung ergibt sich dann wie folgt:

- 1 Jahr, bzw. 20.000 km: 30% der erheblichen Reparaturkosten
- 2 Jahr, bzw. 40.000 km: 25% der erheblichen Reparaturkosten
- 3 Jahr, bzw. 60.000 km: 20% der erheblichen Reparaturkosten
- 4 Jahr, bzw. 80.000 km: 15% der erheblichen Reparaturkosten
- 5 Jahr, bzw. 100.000 km: 10% der erheblichen Reparaturkosten

Für das streitgegenständliche Fahrzeug beträgt die merkantile Wertminderung 30 % der erheblichen Reparaturkosten, also 30% von 0,00 € gleich 0,00 €.

#### **5.7.4 Berechnung des merkantilen Minderwertes nach dem Hamburger Modell**

Das Hamburger Modell ist eine vereinfachte Ruhkopf-Sahm Methode. Grundlage ist das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 06.10.1981 (7 U 105/80).

Der merkantile Minderwert wird aufgrund der erheblichen Reparaturkosten berechnet und nach der Laufleistung des Fahrzeuges abgewertet. Die erheblichen Reparaturkosten betragen hier wieder 0,00 €.

Der merkantile Minderwert beträgt für Laufleistungen

bis 20.000 km 30 % der Brutto-Reparaturkosten,  
bis 50.000 km 20 % der Brutto-Reparaturkosten,  
bis 75.000 km 15 % der Brutto-Reparaturkosten,  
bis 100.000 km 10 % der Brutto-Reparaturkosten,  
über 100.000 km 0 % der Brutto-Reparaturkosten.

Für das streitgegenständliche Fahrzeug beträgt die merkantile Wertminderung 30% der erheblichen Reparaturkosten, also 30% von 0,00€ gleich 0,00 €.

#### 5.7.5 Zusammenstellung der berechneten Werte

Nach den verschiedenen Berechnungsmethoden ergeben sich folgende Beträge der merkantilen Wertminderung:

Methode	Minderwert ohne MwSt	Minderwert incl. MwSt
MFM	113,06 €	134,54 €
Halbgewachs	493,43 €	587,18 €
BVSK	46,22 €	55,00 €
TÜV	44,01 €	52,37 €
Ruhkopf/Sahm	438,64 €	521,98 €
Kasseler Modell	242,21 €	288,23 €
13. Verkehrsgerichtstag	0,00 €	0,00 €
Hamburger Modell	0,00 €	0,00 €
<b>Mittelwert</b>	<b>172,20 €</b>	<b>204,91 €</b>

#### 5.8 Sachverständige Beurteilung

Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug war lediglich der hintere Stoßfänger, als schraubbares Anbauteil, beschädigt. Die

Reparatur war im Wesentlichen die Wiederholung eines Teiles des Herstellungsprozesses. Dennoch ist der Schaden aufgrund der Höhe der Reparaturkosten offenbarungspflichtig.

Die errechneten Werte nach Halbgewachs, Ruhkopf/Sahm und dem Kasseler Modell sind sicherlich überhöht. Im Weiteren ist zu beachten, dass es sich bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug um ein Fahrzeug des unteren Preissegmentes handelt und wir in Deutschland sehr hohe Arbeitskosten haben. Hierdurch verzerrt sich das Verhältnis von Lohnkosten zum Fahrzeugwert.

Betrachtet man den Mittelwert der errechneten Minderwerte nach den verschiedenen Methoden und reduziert die oben genannten zu hohen Werte, muss man zu dem Schluss kommen, dass ein merkantiler Minderwert sehr wohl gegeben ist, dieser aber im unteren dreistelligen Bereich liegen muss.

Wenn der Mittelwert ohne MwSt. nach unten abgerundet wird, ergibt sich ein merkantiler Minderwert in Höhe von 150,- €. Diesen Wert halte ich aus den genannten Gründen für angemessen und ausreichend. Dieser Wert entspricht ca. 2% des steuerfreien Fahrzeugveräußerungswerts.

## **6 Zusammenfassung**

Das klägerische Fahrzeug hat durch den Unfall mit dem Beklagten-Fahrzeug am 24.12.2012 eine Wertminderung in Höhe von 150,00 € erlitten.

---

## 7 Schlusswort

Das vorliegende Gutachten wurde unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

