

Der Restwert unfallbeschädigter Fahrzeuge - Diskussion eines neuen Berechnungsschemas

2006 p. 280 (#11) p. 284 [Download bei Vieweg](#)

Der Restwert steht seit vielen Jahren im Brennpunkt der Schadensregulierung. Kfz-Versicherer haben Interesse an möglichst hohen Erlösen für Unfallwracks, um die Entschädigungsbeträge zu vermindern. Auf der Gegenseite stehen die Interessen des Geschädigten, der sein Fahrzeug nach einem Unfall möglichst schnell und problemlos veräußern möchte. Das Ingenieurbüro Plöchinger hat Berechnungsvorschläge entwickelt, die hier zur Diskussion gestellt werden.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Kommentar](#)
- [4 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [5 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Plöchinger, F.](#); [Sickliger, B.](#): Der Restwert unfallbeschädigter Fahrzeuge - Diskussion eines neuen Berechnungsschemas. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 44 (2006), pp. 280 - 284 (#11).

Inhaltsangabe

Vorschlag zur Berechnung des Restwertes aus dem Händlereinkaufspreis (HEK) abzüglich 70% der Reparaturkosten, mit Bewertung von Reparaturmöglichkeiten (Reparaturfaktor R), Wertminderung und Marktgängigkeit (Marktfaktor M).

Die Reparaturkosten werden angesetzt mit einem Faktor (R) von 0,8...1,3 bewertet nach Einsparungspotenzial, der so gewonnene Restwert wird mit einem Faktor (M) 0,5...2,0 je nach Marktgängigkeit multipliziert.

Bei Totalschäden $10\% \text{ des HEK} * 0,1 * M$ (0,5...2,0). Fahrzeuge über ca. 8...10 Jahre / 100.000...150.000 km normalerweise kaum noch Restwerte. Schema kann auch für Fahrzeugteile angewendet werden. Bei Schrott gleicht der Wert oft nur gerade die Entsorgungskosten aus. Total zerstörte Fahrzeuge wie ausgebrannte Karosserien führen zu weiteren Entsorgungskosten.

Kommentar

Das Autorenteam erläutert in diesem Zusammenhang, dass der Sachverständige kraft seiner Kenntnis der Marktlage und der Anwendung geeigneter Berechnungsschemata die Werte in seinem Gutachten berechnet und entsprechend abgleicht. Somit sind jeweils regionale Mittelwerte für Wiederbeschaffungswert, Wertminderung und Restwert passend. Damit würde eine gute und allgemein brauchbare Basis für eine Regulierung geschaffen sein.

Oft aber geht der beauftragte Sachverständige von diesem Weg ab und lotet die jeweiligen Grenzen zu Ungunsten des Versicherers und damit der Versichertengemeinschaft aus. Im Gegensatz dazu bietet der Versicherer seinen Anspruchsgegnern und auch den eigenen Versicherten vielfach nicht den Schadenersatz, der berechtigt ist. Und wenn, dann meist mit deutlicher zeitlicher Verzögerung.

Der Aufsatz versucht einen weiteren Weg zu finden, dem Sachverständigen ein Handwerkszeug für ein brauchbares Gutachten zu geben. Die Widrigkeiten der Regulierung, die im Mittelpunkt der Betrachtung - da das Geld immer von der Versicherung kommt - steht, kommen zu kurz. Es gibt kaum ein Gutachten, das einen nur berechneten Wiederbeschaffungswert enthält und wenn, dann oft deshalb, weil der berechnete Wert deutlich über den Marktangeboten liegt. Bei der Wertminderung verhält es sich ähnlich, da die Tendenz eher zum höheren (Mittel-)Wert geht.

Warum also nicht den Markt (Restwertbörse) befragen und dann sowohl den berechneten und den real am Markt gebotenen Wert im Gutachten mitteilen? Somit wäre eine große Transparenz im Gutachten gegeben und auch ggf. niedrigere Restwerte als berechnet offen gelegt.

Das Autorenteam behält sich vor, den Briefhandel nicht näher zu erläutern. Dabei weiß nicht nur der geneigte Leser, Versicherer und auch sonstige an einem Unfallfahrzeug interessierte, dass ein Handel mit Fahrzeugbriefen existiert und solange bestehen bleibt und eine nicht unwesentliche Rolle spielt, bis die Versicherungen konsequent solche Fahrzeuge selbst ankaufen bzw. dann den Kfz-Brief entwerten. Leider ist diese Praxis bislang die Ausnahme, da auch der Versicherer den kurzfristigen Vorteil sieht und einen unnatürlich hohen Wert als willkommenes Einsparpotential bei der Regulierung des Einzelfalles ansieht.

[J.Schueller](#) 21:53, 22. Nov. 2006

Der Faktor von 0,7 in der Berechnungsformel für den Restwert für Reparaturfälle muss kritisch hinterfragt werden. Bei diesem Wert können sich Restwerte ergeben, die geringer sind als Wiederbeschaffungswert-(Reparaturkosten+Wertminderung). Die [Methode von Scheiber](#) führt hingegen zu reproduzierbaren Restwerten.

[Thomas Blanke](#) 23.11.2008

Die Aufzählungen zu Punkt 5 »Rechnerische Restwertermittlung« widersprechen sich z. T. Möglicherweise sollten hier ursprünglich Tabellen mit jeweils 2 Spalten eingefügt werden.

[Thomas Blanke](#)

Beiträge zum Thema im VuF

- 1985 #11 [»Restwert« unfallbeschädigter Fahrzeuge](#)
- 1995 #5 [Restwert: Die unendliche Geschichte](#)
- 1995 #12 [Restwert: Regreß gegen den Sachverständigen?](#)
- 1996 #5 [Die Restwertanrechnung beim »Vollkasko-Totalschaden«](#)
- 1996 #9 [Die »130%-Rechtsprechung«](#)
- 1997 #6 [Ergänzende Anmerkungen zur 130%-Rechtsprechung](#)

- 1997 #10 [Restwertanrechnungsprobleme bei Kasko](#)
- 1998 #10 [Und schon wieder: "Der Restwert"](#)
- 2000 #6 [Neue Restwertentscheidung des BGH - VI ZR 219/98 - Urteil vom 30.11.99](#)
- 2001 #2 [Neue Richtlinie zur Ermittlung des Restwertes im Schadengutachten](#)
- 2002 #4 [Fahrzeugrestwert: »allgemeiner Markt« oder »Sondermarkt«](#)
- 2002 #9 [Die Ermittlung des Restwertes im KH-Schaden unter Berücksichtigung aktueller technischer und juristischer Aspekte](#)
- 2002 #9 [Restwertproblematik aus Sicht des Sachverständigen](#)
- 2004 #4 [Möglichkeit einer objektiven und nachvollziehbaren Restwertermittlung](#)
- 2004 #11 [Schaden über 130% und Teilreparatur](#)
- 2005 #2 [Der betriebswirtschaftlich kalkulierte Fahrzeugrestwert](#)
- 2005 #2 [Zu den Aufgaben der Sachverständigen unter besonderer Berücksichtigung der Restwertentscheidung des OLG Köln sowie der Entscheidung des OLG Düsseldorf zur 70%-Grenze](#)
- 2006 #11 Der Restwert unfallbeschädigter Fahrzeuge - Diskussion eines neuen Berechnungsschemas
- 2007 #1 [Sind Ergebnisse aus Restwertbörsen beeinflussbar?](#)
- 2009 #11 [Bewertung von Fahrzeugen nach Abwertungskurven](#)

Weitere Infos zum Thema