

BVSK-Wertminderungsmodell

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Inhaltsangabe](#)
 - [1.1 Schadenklassifizierung / %-Klasse](#)
 - [1.2 M-Wert](#)
 - [1.3 K-Faktor](#)
- [2 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [3 Weitere Infos zum Thema](#)

Inhaltsangabe

Nachfolgend wird das [BVSK-Wertminderungsmodell](#) vorgestellt. Um die Wertminderung mittels des BVSK-Modells berechnen zu können, müssen insgesamt vier Faktoren bestimmt werden:

- WBW: Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt einschließlich der MwSt.
- %-Klasse: Klassifizierung des Schadens
- M-Wert: Korrekturfaktor Marktgängigkeit
- K-Faktor: Korrekturfaktor vorangegangene Unfallschäden

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

Schadenklassifizierung / %-Klasse

Die Schadenklassifizierung (%-Klasse) lässt sich mit Hilfe der folgenden Tabelle vornehmen:

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

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 (Definition lt. Duden: marktgängig = leicht absetzbar, problemlos zu verkaufen) bei gleicher Schadenklasse 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. Gleichzeitig erfolgt der Hinweis, dass es sich beim K-Faktor um eine sensible Größe handle, die nach *sachverständigem Ermessen* zu beurteilen sei.

- 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 × K-Faktor × (%-Klasse + M-Wert) × 0,01

Abschließend empfiehlt der BVSK, als untere Grenze einen Betrag von 100 € anzusetzen. Bei geringen Beträgen sollte demnach keine merkantile Wertminderung zuerkannt werden. Darüber hinaus wird noch darauf verwiesen, dass die Berechnungsmethode auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg begrenzt ist.

Beiträge zum Thema im VuF

- 1967 #7 [Minderwert - Grundsätze](#)
- 1967 #7 [Minderwert - Lackierung](#)
- 1967 #8 [Ersatz des merkantilen Minderwertes bei Kraftfahrzeugschäden](#)
- 1968 #4 [Erfahrungen mit dem Minderwert](#)
- 1968 #4 [Der Minderwert - Teil I »Dem Grunde nach«](#)
- 1970 #11 [Beurteilung des Minderwertes nach Unfallinstandsetzung](#)
- 1972 #9 [Die Wertminderung aus juristischer Sicht](#)
- 1972 #10 [Probleme der Wertminderung von heute](#)
- 1977 #3 [Thema: Minderwert](#)
- 1977 #4 [Gedanken zum Minderwert-Berechnungsvorschlag des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages](#)
- 1981 #6 [Der merkantile Minderwert und die Problematik seiner Ermittlung](#)

- 1996 #11 [Wertminderung bei Nutzfahrzeugen](#)
- 2000 #5 [Merkantile Wertminderung unter besonderer Berücksichtigung von Motorradschäden](#)
- 2000 #7 [Merkantile Wertminderung – kritische Anmerkungen zur Bagatellschaden-Grenze](#)
- 2001 #9 [Die merkantile Wertminderung von Personenkraftwagen mit einem Alter von mehr als 5 Jahren](#)
- 2009 #11 [Bewertung von Fahrzeugen nach Abwertungskurven](#)

Weitere Infos zum Thema

- [Werte von Fahrzeugen](#)
- [Marktrelevanz- und Faktorenmethode](#)
- [NIVRE-Formel](#) in den Niederlanden
- 1962 [Wertminderung nach Ruhkopf/Sahm](#)
- 1975 [Entschließung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages](#)
- 1981 [Hamburger Modell](#)
- 1986 [Bremer Modell](#)
- 1999 [Die merkantile Wertminderung eines Fahrzeuges nach einer Unfallinstandsetzung](#)
- 2003 BVSK-Wertminderungsmodell
- 2003 [Der merkantile Minderwert](#)
- 2008 [Der merkantile Minderwert an Nutzfahrzeugen und Anhängern](#)
- 2012 [Der merkantile Minderwert in der Praxis](#)