

Flusskaskotagung
vom 10. bis 12. April 2002
in Duisburg

Übernahmebesichtigung Wertermittlung

- praktische Beispiele -

Wilfried Lenz

Sachverständiger
Ludwigshafen

FLUSSKASKOTAGUNG vom 10. – 12. April 2002 in Duisburg
Vortrag von Dipl.-Ing. Winfried LENZ

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch Ihren Verband bin ich gebeten worden einiges zu dem Thema

Übernahmebesichtigung Wertermittlung an gewerblich genutzten Binnenschiffen

zu sagen.

In der Vergangenheit war es so, dass die allermeisten Wertermittlungen, die wir im Sachverständigenbereich als

Werttaxen

bezeichnen, für Kreditinstitute erstellt wurden

Einige Werttaxen wurden für Schiffseigner selbst erstellt, weil sie entweder verkaufen und hierfür einmal den Wert wissen, oder wegen der Weitergabe des Schiffes in der Familie einen „Rentenwert“ ermittelt haben wollten.

Mit Abstand die wenigsten Werttaxen wurden in unserem Hause für Kaskoversicherer erstellt. (Dies gilt nur für kommerzielle Schiffe – bei Sportbooten kommt dies öfter vor.)

Da, wie bereits gesagt, die meisten Werttaxen für Kreditinstitute gefertigt werden, befindet sich in unseren Gutachten auch standardmäßig der Satz:

„Die eingehende Besichtigung und Untersuchung zur Ermittlung des Zeitwertes erfolgte nach den Richtlinien der Deutschen Schiffsbank AG zur Wertermittlung an Binnenschiffen.“

In diesen Richtlinien sind Vorgaben gemacht, die nicht nur im Sinne von Gutachten für Kreditinstitute wichtig sind, sondern durchaus als allgemein gültig angesehen werden können.

Diese Richtlinie gibt z. B. folgenden exakten Fragenkatalog vor:

- Allgemeine Grundsätze
- Schiffstyp und Einsatzmöglichkeiten
- Schiffskasko
- Maschinen- und Hilfsmaschinenanlagen
- Schiffspapiere
- Klassifikation
- Großreparaturen

In den einzelnen Punkten ist vorgegeben, auf welche Details besonderer Wert gelegt werden soll. Auf einzelne Punkte werde ich später noch eingehen.

An eine Werttaxe kann man nach meiner Meinung durchaus verschiedene Ansprüche stellen. Zu diesem Zweck haben sich die Sachverständigen in der Vereinigung Westdeutscher Schiffssachverständiger vor Jahren darauf geeinigt, zwei Formen von Wertschätzungen nebeneinander zustellen, und zwar mit

a) dem merkantilen Zeitwert

und

b) dem technischen Zeitwert

Diese Differenzierung soll unter

a) den Wert ausdrücken, der bei einem Verkauf auf dem Gebrauchtmart bei einem bestimmten Leistungsvermögen, Alter und Zustand zu erzielen ist,

oder unter

b) den Wert ausdrücken, den das Fahrzeug im Vergleich zu einem Neubau darstellt, unter Berücksichtigung einer altersbedingten Abschreibung auf Kasko, Maschine, Ausrüstung und Wohnung.

Jetzt können Sie natürlich mit Recht sagen, gibt es da denn überhaupt Unterschiede! Meine Antwort ist eindeutig

„ja“,

denn der merkantile Zeitwert ist sehr starken fremdbestimmten Schwankungen unterworfen und der technische Zeitwert nicht.

Beim merkantilen Zeitwert ist es ähnlich wie bei den Autos, wo man z. B. sagen kann, daß im Frühjahr ein höherer Preis erzielt werden kann, als im Herbst.

Bei einem Schiff bestimmen zwar weniger die Jahreszeiten den Preis als andere Einflüsse.

So haben z. B. die sogenannten „China-Neubauten“ den Gebrauchtmarkt stark unter Druck gesetzt, da als Folge der Neubauten die Käufer dieser Schiffe ihr altes Schiff zum Verkauf angeboten haben. Hierdurch wurde der Gebrauchtmarkt in kurzer Zeit mit einer außergewöhnlich großen Anzahl von Schiffen überrollt. So etwas drückt natürlich sofort auf die Preise.

Ein anderer Einfluß wird ausgeübt, wenn plötzlich durch weltpolitische Einflüsse das Rohöl teurer zu werden droht und damit die Vermutung verbunden wird, dass die Tankschiffsfrachten zumindest für einige Monate übermäßig ansteigen werden.

Wenn nun ein Wertgutachten für den Kaskoversicherer erstellt werden muss, dann ist nach meiner Meinung ein Gutachten mit einem technischen Zeitwert sinnvoller, da bei diesem Wert solche Schwankungen nicht auftreten. Der technische Wert nimmt kontinuierlich ab, wenn nicht plötzlich z. B. durch Besatzungswechsel eine „Verwahrlosung“ eintritt.

Bei einem technischen Zeitwert werden auch technische Neuerungen stärker berücksichtigt, als bei einem merkantilen Zeitwert.

Wenn nun der Fall eintritt, dass ein ermittelter Zeitwert zum Tragen kommen soll, gibt es die beiden Standardgründe:

- a) Der Schiffer muss aus finanziellen Gründen verkaufen und Gläubiger ist ein Kreditinstitut.

In diesem Fall ist der merkantile Zeitwert wichtig, um sicherzustellen, dass das Schiff nicht zu hoch beliehen wurde, damit am Ende zumindest alle Gläubiger zufrieden gestellt werden können.

b) Das Schiff ist gesunken und muss

b1) wieder aufgebaut werden.

In diesem Fall ist der technische Zeitwert wichtig, der sehr oft höher liegt als der merkantile. Dies ist vor allen Dingen deshalb wichtig, da der Eigner verlangen kann, dass sein Schiff wieder in den Zustand versetzt wird, den es vor dem Unfall hatte.

b2) zum Totalschaden erklärt werden.

In diesem Fall wird der Eigner versuchen ein möglichst ähnliches Schiff auf dem Gebrauchtmarkt zu erwerben und u. U. die technischen Einrichtungen, die er auf seinem Schiff hatte und bei dem Ersatzschiff nicht vorhanden sind, entsprechend nachrüsten müssen.

Wenn man nun ein Ersatzschiff auf dem Gebrauchtmarkt sucht, dann wird man bei Bauart und Einrichtung gewisse Prioritäten setzen, um die wichtigsten Merkmale abdecken zu können. Alles andere muss entsprechend nachgerüstet werden.

Dieses Nachrüsten ist in der Regel mit höheren Kosten verbunden, als wenn diese Einrichtungen bereits vorhanden und im Zeitwert enthalten wären.

Auf Basis dieser Ausführungen sehen Sie also, dass es aus Sicht des Versicherers und auch des Eigners sinnvoll ist, den Versicherungswert **nicht** an der unteren Grenze festzulegen.

Ich möchte dies einmal an einem einfachen Beispiel erörtern:

Wenn ich ein 100 m-Schiff habe, dessen merkantiler Zeitwert bei 500.000 € liegt, dann setzt man in der Regel voraus, dass dieses Schiff mit einem Bugstrahlruder bestückt ist.

Bei diesem Beispiel fehlt aber das Bugstrahlruder und muss für 50.000 € nachgerüstet werden.

In einem solchen Fall erhöht sich der merkantile Zeitwert natürlich nicht um 50.000 €, sondern maximal um 25.000 €, da bei einem 100 m-Schiff das Bugstrahlruder, wie schon erwähnt, eigentlich zum Standard gehört.

Beim technischen Zeitwert wird dagegen berücksichtigt, dass nun ein neues Bugstrahlruder vorhanden ist, das nach meiner Meinung bei der Bewertung zwar auch nicht mit 50.000 €, aber immerhin mit ca. 35.000 € berücksichtigt werden sollte.

Nun zur Werttaxe an sich.

In unserem Büro sieht der Aufbau eines Wertgutachtens, z. B. von einem Gütermotorschiff, so aus, dass am Anfang ein Passus „Gliederung“ vorhanden ist, der in Form von Überschriften die einzelnen Schiffsbereiche definiert.

GLIEDERUNG

- 1) Technische Daten
- 2) Kurzbeschreibung des Fahrzeuges
- 3) Konstruktionsmerkmale des Kaskos
- 4) Decksausrüstung
- 5) Wohnbereich
- 6) Antriebsanlagen
- 7) Hilfsaggregate und Elektrik
- 8) Bugstrahlruder
- 9) Kommunikations- und Navigationsanlagen
- 10) Steuerhaus und Ruderanlage
- 11) Tankkapazitäten
- 12) Investitionen
- 13) Beurteilung und Zustand
- 14) Bewertung
- 15) Anmerkungen

In der Rubrik „Technische Daten“ werden u.a. Atteste, Eichschein, IVR-Klassifikation und ADNR Bescheinigung jeweils mit Ablaufdatum aufgeführt.

Bei Kurzbeschreibung des Fahrzeuges und Konstruktionsmerkmale des Kaskos werden u. a. Besonderheiten aufgeführt, die ein Schiff über den üblichen Rahmen hinausheben. Dies sind z. B. Abmessungen für Containerfahrt mit einem entsprechend hohen Hubsteuerhaus, Wallgang und Doppelboden, mit oder ohne Lukendach, feststehende Aufbauten, die den Fixpunkt beeinflussen und damit die Kanalgängigkeit. Wohnung vorne und hinten, oder nur hinten, vorhandenes Vorunter, das aus Sicherheitsgründen nicht mehr so sinnvoll ist

Und so gibt es viele Dinge, die den Schiffswert beeinflussen.

Unter Wohnbereich ist z. B. beim merkantilen Zeitwert zu berücksichtigen, dass der Gebrauchmarkt sehr stark von den Niederlanden bestimmt wird oder besser gesagt beeinflusst wird.

Ein holländischer Partikulier wiederum legt größten Wert darauf, dass

- a) die Matrosen vorne wohnen und
- b) der Wohn-Essbereich großzügig und offen gestaltet ist.

Die nächsten Rubriken, Antriebsanlagen, Hilfsaggregate und Elektrik sowie Bugstrahlruder, sind für den Sachverständigen letztendlich sehr schwer zu beurteilen. Es ist kein Problem die Dinge abzuschätzen, die offen einzusehen sind. Dies sind z. B. die Laderäume, die Wohnungen, die Außenhaut über Wasser und die übrigen begehbaren Räume des Kaskos.

Schwieriger ist es schon bei der Beurteilung der Wallgänge, die in der Regel luftdicht abgeschlossen sind und nicht begangen werden können. (Das Öffnen einer Luke reicht nicht, da die Räume wegen der vorhandenen Gase nicht begangen werden können.)

Das nächste Problem ist der Raum unter dem Doppelboden bzw. unter der Strau.

Rückschlüsse auf die Qualität der Spanten bzw. Bodenwrangen lassen sich mit einer gewissen Sicherheit aufgrund des Zustandes der Stahlplatten ziehen. Wenn die Außenhaut und die Wallgangbeplattung frei von stärkeren Einbeulungen sind, dann ist daraus zu schließen, daß auch die Spantkonstruktionen einwandfrei sind.

Was man allerdings nicht erkennen kann, ist der Allgemeinzustand der „Innereien“, wie Rostansatz bzw. Anstrich oder auch Restwasser. Gleiches gilt für die Bodenwrangen.

Leider wird sehr oft von uns eine Werttaxe verlangt, ohne dass das Schiff auf Helling geht. Dann ist auch eine Beurteilung der Bodenwrangen schwierig.

In diesem Fall können wir

- a) das Unterwasserschiff
 - b) die Wellenanlage mit Propeller
- und c) die Ruder nicht begutachten.

Außerdem besteht hierbei nicht die Möglichkeit eine Ultraschallmessung zur Feststellung der Plattenstärken von Boden und Kimm durchzuführen. Wir versuchen in solchen Fällen wenigstens einen Messplan über die Plattenstärken von den Eignern zu bekommen, den wir dann unserem Gutachten beilegen.

Wie schon vorhin angedeutet, ist der nächste Punkt noch viel gravierender, nämlich der Zustand des Hauptantriebsmotors. Der äußere Zustand des Motors und der allgemeine Eindruck des Maschinenraumes lassen in der Regel zumindest einen Rückschluß zu, wie sorgfältig mit den Motoren umgegangen wird. Andererseits kann niemand den inneren Zustand eines Motors erahnen, so daß ich vor allen Dingen dann, wenn auch die Motorenanlagen versichert werden sollen, vorschlagen würde, eine Endoskopie am Hauptantriebsmotor durchführen zu lassen.

Bei einer Endoskopie kann man das Laufbild der Büchsen erkennen. Weiter sollten nach Möglichkeit die Schaudelckel geöffnet und mindestens 1 Lauflager zur Kontrolle geöffnet werden.

Sie werden jetzt sagen:

„Das ist alles gut und schön, aber wissen Sie was wir für eine Prämie bekommen?“

Natürlich sind mir die Größenordnungen in etwa geläufig – nur ist die Frage –

was will man ?

Was nützt Ihnen eine Werttaxe in der praktisch jedes einzelne Bett ausführlich beschrieben ist und in der zu den Hauptmotoren der folgende Satz geschrieben steht:

„Über den inneren technischen und betrieblichen Zustand können Aussagen im Rahmen dieses Gutachtens nicht gemacht werden.“

In diesem Zusammenhang müssen Sie auch den Sachverständigen verstehen, der ja für sein Gutachten haften muß.

Nun wird Ihre nächste Frage lauten, was kostet das denn alles?

Hierzu kann ich Ihnen nur Richtwerte aufgeben, da folgende Parameter für die Kostenermittlungen notwendig sind.

Sachverständigen Gebühren	richten sich nach der Höhe des Schiffswertes
Hellingsgebühren	richten sich nach der Tragfähigkeit des Schiffes
Kosten für Endoskopie und Lagerkontrolle	nach Motortype (Langsam-, Mittel-, schnell- oder Schnellläufer) sowie ja nach Fabrikat unterschiedlich

Beispiel:	Motorgüterschiff	105 x 10,00 m
	Tragfähigkeit	1850 t
	Antrieb	Langsamläufer
		588 kW (800 PS)
	Schiffswert	ca. 0,5 MIO €

Kosten:	Gebühren Werttaxe inkl.	
	Bodenmessung zzgl. Fahrtkosten	ca. 1.000,00 €
	Hellings	ca. 1.350,00 €
	Anschleifen der Meßpunkte durch die Werft	ca. 120,00 €
	Endoskopie des Motors ohne Fahrtkosten und bei Mithilfe der Besatzung	ca. 500,00 €
		<hr/>
	Gesamtaufwand	2.970,00 €
	also und 3.000,00.	

3.000 € sind natürlich eine sehr hohe Summe, die man allerdings schon um rund 1.350 € senken kann, wenn man z. B. die Bodenbesichtigung etwas zurückstellt und im Zusammenhang mit einem Propellerwechsel oder ähnlichem durchführt. Die Endoskopie kann natürlich am schwimmenden Schiff erfolgen.

Abschließend bleibt festzustellen, dass allein der Versicherer abwägen muß, welche Anforderungen er an ein Wertgutachten stellt.

Wenn in der Taxe die allgemeine Beschreibung des Schiffes und seiner Einrichtungen abgeschlossen ist, führen wir unter einer besonderen Position die Investitionen auf, die an dem Schiff innerhalb der letzten 4 – 5 Jahre vorgenommen wurden.

Diese Investitionen umfassen keine normalen Erhaltungsreparaturen.

Wenn jedoch in diesem Zeitraum eine Motorengeneralüberholung oder eine größere Teilreparatur infolge einer Havarie stattgefunden hat, so werden diese Kosten auch unter den Investitionen mit aufgeführt, da es sich hierbei in der Regel um eine Wertverbesserung handelt.

Diese Investitionen werden dann in der Form berücksichtigt, wie dies vorher am Beispiel Bugstrahlruder erläutert wurde.

In unserem Büro schließt eine Werttaxe immer mit der Position „Anmerkungen“.

Bei einem Schiff, das nicht gehellingt und bei dem der Motor nicht untersucht wurde, lautet die Anmerkung wie folgt:

„Wegen der Besichtigung auf Wasser können Angaben über den Zustand des Unterwasserbereichs nicht gemacht werden, wie z. B. zur Ruder- und Wellenanlage oder dem Schiffsboden und der Kimm.

Aussagen über den inneren technischen und betrieblichen Zustand der Hauptmaschine und der übrigen maschinellen Einrichtungen können im Rahmen dieses Gutachtens nicht getroffen werden. Nach Aussagen des Kapitäns liegen keine bekannten Mängel vor.

In diesem Wertgutachten, das ausschließlich zur Bewertung des Schiffes dient, sind nur die Positionen näher benannt, die für die Bewertung von Bedeutung erscheinen. Dieses Gutachten stellt keine Inventarliste dar und dient zur

Vorlage

Nachträglich muss ich noch eine Bemerkung zum merkantilen Zeitwert machen.

In unseren Gutachten wird bei der Erläuterung des merkantilen Zeitwertes der Satz eingefügt:

„Marktwertschwankungen von +/- 20 Prozent, wie der Bundesgerichtshof verschiedentlich ausgeführt und festgestellt hat, sind durchaus möglich. Der hier ermittelte Wert basiert auf ständigen Marktbeobachtungen des Unterzeichners im In- und Ausland.“

Ich selbst habe bisher noch kein Urteil des Bundesgerichtshofes gefunden. Ein Kollege hat mir jedoch mehrfach versichert, es gäbe verschiedene Urteile, in denen dargelegt wird, dass Marktwertschwankungen von +/- 20 % durchaus üblich und anzuerkennen wären.

Ich hoffe, daß Ihnen meine Ausführungen einen Einblick in den Wert und die Bewertung von Binnenschiffen gegeben haben.

Wenn Sie noch weitere Fragen haben und der Zeitplan dies zuläßt, stehe ich Ihnen gerne noch weiter zur Verfügung.