



Kapitel 7:

Die administrative Autopsie – Papier lügt (meistens) nicht

V1: Der Experte

Forensische Analyse von Fahrzeugausweis, Serviceheft und Co.

Ein technisch einwandfreies Fahrzeug ist wertlos, wenn es rechtlich nicht sauber übertragbar ist oder mit administrativen Altlasten belastet ist. Gerade in der Schweiz, wo der Zulassungsprozess effizient und standardisiert ist, neigen viele Käufer dazu, die Papierseite zu unterschätzen. Genau das ist ein Fehler.

Die Grundregel professioneller Due Diligence lautet: **Erst die Akten, dann das Auto.** Wenn die Dokumente Inkonsistenzen aufweisen, beenden Sie die Prüfung an dieser Stelle. Sie sparen sich damit die Zeit, unter ein Fahrzeug zu kriechen, das Sie ohnehin nicht kaufen sollten.

1. Der Fahrzeugausweis – der „Graue“ als Ausgangspunkt

Der Schweizer Fahrzeugausweis ist das Zentrum der formellen Identität des Autos. Anders als in Systemen, in denen mehrere Dokumente zwischen Zulassung, Eigentum und Historie unterscheiden, bündelt der Fahrzeugausweis die notwendigen Informationen – mit einer wesentlichen Einschränkung: Er zeigt keine Historie der Vorbesitzer.

Die forensische Analyse beginnt mit dem Abgleich der Fahrgestellnummer. Die VIN im Ausweis (Feld 23) muss zwingend mit der physischen Nummer am Fahrzeug übereinstimmen. Abweichungen sind nicht verhandelbar; sie deuten auf eine Verwechslung im besten Fall, auf Manipulation im schlimmsten Fall hin.

Anschliessend klären Sie die Halterfrage: Ist die im Fahrzeugausweis eingetragene Person identisch mit dem Verkäufer? Wenn nicht, muss eine schriftliche Vollmacht vorliegen. Konstruktionen „im Auftrag“ werden häufig genutzt, um Gewährleistungsansprüche zu verwässern und Verantwortung zu verschieben.

Besondere Aufmerksamkeit verdient das Feld „Verfügungsbeschränkungen“ (Ziffer 38). Steht dort der Code 178, liegt eine Halterwechselbeschränkung vor – in der Praxis in der Regel Leasing oder Pfändung. In einem solchen Fall gehört das Fahrzeug nicht frei dem Verkäufer, sondern einer Leasingbank oder einem Gläubiger. Ein Verkauf ohne Zustimmung der Bank kann strafrechtlich relevant sein und den Kaufvertrag faktisch ins Leere laufen lassen.

Im Feld 24 findet sich der Typenschein. Ein „X“ an dieser Stelle signalisiert Direktimport oder Einzelabnahme. Das ist nicht automatisch negativ, kann aber Auswirkungen auf Ersatzteilverfügbarkeit, Versicherung und Wiederverkaufswert haben.

Ebenfalls relevant ist das Datum der ersten Inverkehrsetzung. Ein deutlicher Abstand zwischen Baujahr und 1. Inv. – etwa ein Fahrzeug mit Baujahr 2018, aber Erstzulassung 2020 – weist auf ein sogenanntes Haldenfahrzeug hin, das lange gestanden ist. Das kann Auswirkungen auf Gummiteile, Reifen, Batterie und Korrosion haben.

Schliesslich lohnt ein Blick auf das Datum der letzten MFK-Prüfung (Feld 39). In der Schweiz gilt der Rhythmus 4–3–2 (erste Prüfung vier Jahre nach 1. Inv., dann nach drei Jahren, danach alle zwei Jahre). Ein Fahrzeug „frisch ab MFK“ bietet einen gewissen administrativen Puffer, ersetzt aber keine technische Prüfung – es dokumentiert nur, dass der Wagen zum Prüfzeitpunkt die Mindestanforderungen erfüllt hat.

2. Das Serviceheft – Chronologie oder Fiktion

Da der Fahrzeugausweis keine Vorbesitzerhistorie offenlegt, kommt dem Serviceheft besondere Bedeutung zu. Es ist das einzige Dokument, das eine kontinuierliche Wartungshistorie abbilden kann – und genau deshalb ein beliebtes Objekt für Fälschungen. Ein „lückenloses“ Heft erhöht den Marktwert einer Occasion teilweise um Tausende Franken; die Versuchung, an der Realität nachzujustieren, ist entsprechend gross.

Die forensische Prüfung beginnt mit einem scheinbar banalen Detail: den Heftklammern. Sind sie rostig und wirken original, oder sehen sie aus, als

wären sie kürzlich aufgebogen und wieder geschlossen worden? Frisch ersetzte Klammern können darauf hindeuten, dass Seiten mit unerwünschten Einträgen – etwa hohen Kilometerständen – entfernt und durch „bereinigte“ Versionen ersetzt wurden.

Danach folgt der Blick auf das Schriftbild. Wenn über viele Jahre sämtliche Einträge in identischer Handschrift, mit dem gleichen Schreibgerät und ohne Variationen in Stil und Druckstärke erfolgt sein sollen, ist Skepsis angebracht. Ein authentisches Serviceheft trägt Spuren unterschiedlicher Garagisten, verschiedene Kugelschreiber, wechselnde Stempelqualitäten. Ein Heft, das aussieht, als wäre es an einem Nachmittag komplett ausgefüllt worden, ist ein Indiz für Rekonstruktion, nicht für lückenlose Wartung.

Die Stempel verdienen ebenfalls Aufmerksamkeit: Wirken sie scharf und variieren in der Tintenintensität, oder sehen sie wie aus einem Tintenstrahldrucker reproduziert aus? Existieren die genannten Garagen unter der Adresse tatsächlich, oder handelt es sich um liquidierte Betriebe oder frei erfundene Namen? Ein kurzer Abgleich per Telefon oder Online-Recherche kann hier sehr schnell Klarheit schaffen.

Schliesslich muss die Kilometerlogik innerhalb des Hefts plausibel sein. Ein Fahrzeug, das fünf Jahre lang je 30'000 km pro Jahr gefahren wurde und dann plötzlich nur noch 5'000 km pro Jahr, wirft Fragen auf – es sei denn, es gibt eine nachvollziehbare Erklärung wie einen Halterwechsel mit massiv veränderter Nutzung. Ohne solche Erklärung ist der Verdacht auf Tachomanipulation naheliegend.

Ein besonders schweizspezifisches Dokument ist das Abgaswartungsdokument bei Fahrzeugen ohne OBD, typischerweise vor Baujahr 2005/2006. Dieses Dokument enthält offizielle, unterschriebene Wartungseinträge mit Kilometerständen. Da es oft im Handschuhfach „vergessen“ wird, konzentrieren sich Fälscher auf das Serviceheft und übersehen das Abgasdokument. Wenn hier ein Kilometerstand eingetragen ist, der in keiner Relation zu den Angaben im Serviceheft oder am Tacho steht, ist der Betrug mit einem Blick entlarvt. In vielen Fällen ist dieses Blatt Papier wertvoller als das gesamte Heft.

3. Import-Dokumente – wenn die Schweiz nur die letzte Station ist

Bei frisch importierten Fahrzeugen liegt der Fokus nicht nur auf den Schweizer Dokumenten. Zulassungsbescheinigung Teil I und II aus Deutschland müssen physisch im Original vorhanden sein, ebenso allfällige Papiere aus anderen Ursprungsländern.

Zentral ist ausserdem das Formular 13.20A – das Zollformular, das bescheinigt, dass Zoll, Mehrwertsteuer und Automobilsteuer korrekt erhoben wurden. Ohne ein ordnungsgemäss ausgestelltes 13.20A mit Stammnummer gibt es keine Schweizer Zulassung. Ein Fahrzeug ohne dieses Dokument ist – rechtlich betrachtet – kein marktfähiges Produkt, sondern ein stehendes Objekt mit unklarer Rechtslage.

4. Bedienungsanleitung und Schlüsselsatz

Was oft als Nebensache abgetan wird, ist in der Praxis relevant: Bedienungsanleitung und Schlüssel.

Eine vollständige Dokumentation – Handbuch, Bordmappe, Servicebroschüren – ist ein Indiz dafür, dass das Fahrzeug nicht durch viele chaotische Hände gegangen ist. Noch wichtiger ist der Schlüsselsatz. Moderne Funkschlüssel sind teuer, je nach Marke und Codieraufwand schnell im Bereich von 300 bis 500 Franken pro Stück. Ein fehlender Zweitschlüssel ist also nicht nur ein Kostenpunkt, sondern auch ein Sicherheitsrisiko: Im schlimmsten Fall existiert irgendwo ein „dritter Schlüssel“, von dem Sie nie erfahren.

Versicherungen können bei einem Diebstahlfall kritisch reagieren, wenn nicht alle Originalschlüssel vorgelegt werden können. Wer hier spart, spart an der falschen Stelle.

5. Das „annulliert“-Siegel – der Status zwischen Leben und Standfahrzeug

Ein entwerteter Fahrzeugausweis mit Stempel „Ungültig“ oder „Annuliert“ signalisiert, dass das Fahrzeug abgemeldet wurde. Das ist nicht per se problematisch, verlangt aber zusätzliche Fragen.

Warum wurde abgemeldet, und seit wann steht das Fahrzeug? Ein Auto, das seit zwölf Monaten unbewegt auf einem Parkplatz oder in einer Halle steht, entwickelt Standprobleme: plattgestandene Reifen, korrodierte Bremsscheiben, gealterte Dichtungen, tiefentladene Batterie. Noch heikler wird es, wenn der Ausweis durch eine Behörde eingezogen wurde – zum Beispiel wegen gravierender technischer Mängel. In solchen Fällen ist die Besichtigung ohne Kenntnis des ursprünglichen Grundes ein Blindflug.

6. Warnung: Das Minenfeld der VIN-Reports

Der Wunsch nach Transparenz hat eine Nebenindustrie hervorgebracht: zahllose Websites, die „Fahrzeughistorien“ verkaufen. Nicht alle sind seriös. Es ist entscheidend, zwischen etablierten Datenanbietern und reinen Abo-Fallen zu unterscheiden.

Vertrauenswürdige Anbieter arbeiten mit klarer Preisstruktur, transparenter Einmalzahlung und nachvollziehbaren Datenquellen. Berichte renommierter Unternehmen – etwa für US-Fahrzeuge – sind nicht billig, aber sie liefern Substanz: dokumentierte Werkstattbesuche, Unfälle, „Salvage“-Einstufungen, Kilometerverläufe.

Demgegenüber steht eine Vielzahl von Seiten, die mit „kostenlosen“ VIN-Checks oder Berichten für symbolische 1–2 Dollar werben. Das Muster

ist meist identisch: Nach Eingabe der VIN erscheint eine vermeintliche Vorschau mit verheissungsvollen Hinweisen auf „zahlreiche Einträge“. Um den vollständigen Report zu sehen, sollen Sie eine kleine Gebühr per Kreditkarte entrichten. Im Kleingedruckten jedoch – das kaum jemand liest – verbergen sich Abonnements mit monatlichen Gebühren, die deutlich höher sind als der initiale Betrag, häufig abgebucht von exotischen Gesellschaften im Ausland. Der gelieferte Bericht ist dann oft generisch und wenig hilfreich, die Kosten hingegen sind real.

Ein paar einfache Filter helfen, Scams zu erkennen: Extrem niedrige Preise für angeblich umfangreiche Datensätze, ausschliessliche Zahlung per direkter Kreditkarteneingabe ohne Alternativen wie PayPal oder etablierte Bezahl Dienste, keine klare Firmenadresse oder Rechtsform im Impressum, generische Domainnamen ohne erkennbaren Bezug zu einer stabilen Organisation. In Zweifelsfällen gilt: Lieber 30 Franken bei einem etablierten Anbieter ausgeben als 1 Franken bei einer No-Name-Plattform, die Sie dann monatelang belastet.

Fazit des Experten

Papier ist geduldig, aber Widersprüche sind laut. Ein sauberer Fahrzeugausweis, ein plausibles Serviceheft, konsistente Kilometerstände in Abgasdokumenten, Ölwechselaufklebern und Werkstattrechnungen – all das ergibt eine lineare, nachvollziehbare Biografie. Ein Fahrzeug, dessen Dokumente sich gegenseitig widersprechen, ist in der Schweiz nur noch

über den Preis veräusserbar. Die Frage ist dann nicht, ob jemand diesen Preisverfall bezahlt, sondern wer.

Die professionelle Antwort lautet: **nicht Sie.**

V2: Die Reto-Geschichte

Reto und Dani standen in der Einfahrt des Verkäufers in Solothurn. Der Volvo V60 glänzte unschuldig in der Morgensonne. Der Verkäufer, ein Herr Meier, lächelte etwas angespannt, als Reto sein Klemmbrett hob.

„Phase 2: Administrative Due Diligence“, verkündete Reto. „Herr Meier, ich bräuchte jetzt den Fahrzeugausweis, das Serviceheft und – falls vorhanden – das Abgasdokument.“

Herr Meier reichte eine kleine Mappe herüber. „Alles da. Scheckheftgepflegt. Ein ehrliches Auto.“

Der Fahrzeugausweis (Der graue Schein) Reto nahm den grauen Ausweis. Er fühlte sich wie ein Grenzwächter. „Dani, VIN-Check.“ Reto las die Fahrgestellnummer (Feld 23) laut vor. Dani verglich sie mit der Nummer, die er im Motorraum und an der Frontscheibe abgelesen hatte. „Match“, sagte Dani trocken. Dann wanderten Danis

Augen zum Feld 38 („Verfügungsbeschränkungen“). Seine Augenbraue hob sich. „Reto, wir haben einen **Code 178**.“

Herr Meier wurde blass. „Was?“, fragte Reto. „Halterwechsel verboten“, übersetzte Dani. „Das Auto gehört laut diesem Papier gar nicht Ihnen, Herr Meier. Es gehört der Leasingbank. Wenn wir das jetzt kaufen, kaufen wir Hehlerware.“ „Ach das!“, rief Herr Meier hektisch. „Das ist längst abbezahlt! Ich habe nur vergessen, den Eintrag löschen zu lassen. Die Bestätigung der Bank... die liegt irgendwo drin.“ „Ohne Löschung kein Deal“, sagte Dani und machte eine dramatische Notiz auf seinem Block. *Showstopper*.

Das Serviceheft (Die kreative Schreibwerkstatt) Reto blätterte das Serviceheft auf. Es sah beeindruckend voll aus. Stempel über Stempel. „Sieht gut aus, oder?“, fragte Herr Meier hoffnungsvoll. Reto erinnerte sich an das Handbuch. Er schaute genauer hin. „Komisch“, murmelte Reto. „Was?“, fragte Dani. „Der Service von 2016, 2018 und 2020... alle Unterschriften sind mit exakt demselben blauen Kugelschreiber gemacht. Dieselbe Tinte. Derselbe Schwung.“ Er hielt das Heft gegen das Licht. „Und die Stempel... die sehen aus, als wären sie alle zur gleichen Zeit aufgedrückt worden. Manche sind noch ganz frisch.“

Reto blickte den Verkäufer an. „Herr Meier, haben Sie dieses Serviceheft gestern Abend ausgefüllt?“ „Das ist eine Unterstellung!“, empörte sich Meier.

Der digitale Abgleich (Der Retter vor der Abo-Falle) „Zum Glück“, sagte Reto ruhig, „habe ich gestern Abend noch Hausaufgaben gemacht.“ Er zog sein Smartphone. „Ich wollte einen VIN-Report kaufen. Zuerst bin ich fast auf so eine Seite reingefallen – <https://www.google.com/search?q=vin-check-superbillig.com> oder so. Wollten nur 1

Franken, aber im Kleingedruckten stand ein Abo für 50 Franken im Monat. Klassische *Phishing-Falle* für Kreditkarten.“

Dani nickte anerkennend. „Gut aufgepasst.“

„Dann“, fuhr Reto fort, „habe ich 30 Franken bei einem seriösen Anbieter investiert. Und siehe da...“ Er zeigte Dani das Display. „Der letzte registrierte Kilometerstand bei einem Versicherungsfall vor zwei Jahren war 185'000 km.“ Er zeigte auf den Tacho des Volvos. Dort stand: **122'000 km.**

Das Abgasdokument (Der letzte Nagel im Sarg) „Einen Moment noch“, sagte Dani plötzlich. Er wühlte im Handschuhfach und zog ein unscheinbares, graues Heftchen hervor. Das Abgaswartungsdokument. Da der Volvo Baujahr 2011 war, brauchte er das eigentlich nicht mehr zwingend, aber es lag noch drin. Dani schlug die letzte Seite auf. Ein Eintrag von 2019. Kilometerstand: **210'000 km.**

Stille. Ein Vogel zwitscherte.

Herr Meier schaute auf seine Schuhe. Das Auto war nicht nur geleast (Code 178). Es hatte ein gefälschtes Serviceheft. Und der Tacho war um satte 100'000 Kilometer zurückgedreht worden. Eine „Tacho-Justierung“ im Wert von sicher 5'000 Franken Mehrpreis .

„Ich glaube“, sagte Reto und steckte seinen Kugelschreiber weg, „wir sind hier fertig. Die Diskrepanz zwischen Dokumentation und Realität überschreitet meine Risikotoleranz.“

Sie drehten sich um und gingen. „Schade um die Zeit“, sagte Reto auf dem Rückweg zum Auto. „Falsch“, korrigierte Dani. „Du hast gerade 30 Franken für den Report investiert und damit einen Verlust von etwa 8'000 Franken verhindert. Das ist ein ROI von über 26'000 Prozent. Dein bestes Projekt bisher.“

Reto grinste. Er hatte zwar immer noch kein Auto, aber er fühlte sich wie der König des Occasionsmarktes. Er hatte gelernt: Dokumente sind nicht nur Papier. Sie sind Beweismittel. Und wer sie lesen kann, gewinnt.

