

# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

## 1. Grundlagen

Wenn durch das schädigende Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, der Geschädigte das Unfallfahrzeug ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionssichten unklar bleiben, dann steht ihm nach herrschender Rechtsprechung der Ersatz des **objektiven Minderwertes** (objektive Wertminderung) zu. Der Zuspruch fiktiver Reparaturkosten ist zur Vermeidung einer Bereicherung mit dem objektiven Minderwert begrenzt.

Der objektive Minderwert stellt den **Wertverlust** des Fahrzeuges durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar, er ergibt sich im Sinne der Differenzmethode durch einen **fiktiven Vergleich** des **Vermögens** vor und nach dem Unfall. Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des objektiven Minderwertes durch eine Differenzbildung zwischen dem **Marktzeitwert** (gemeiner Wert iS §1332 ABGB) vor und unmittelbar nach dem Schadensereignis. Der Marktzeitwert stellt den **Mittelwert** zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlereinkaufswert dar und ist für den Privatkauf relevant.

In der Praxis sind zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Wenn **kein Totalschaden** eingetreten ist, dh wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen und die Reparatur daher tunlich und möglich ist, dann ist der Geschädigte durch das Schadensereignis zu **keiner Ersatzbeschaffung** veranlasst. Wenn er keine Reparatur in der Fachwerkstätte beabsichtigt, besteht der objektive Minderwert tatsächlich in der Differenz zwischen dem **Marktzeitwert** des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem **Marktzeitwert** des beschädigten Fahrzeuges unmittelbar danach. Bei der Schätzung des Wertverlustes hat der Sachverständige zu quantifizieren, wie stark sich der Marktzeitwert durch den Schaden vermindert hat (**Marktzeitwertvergleich**). Ob beim Eintausch des nicht total beschädigten Fahrzeuges beim Händler der objektive Minderwert oder die gewerblichen Reparaturkosten zuzusprechen sind, ist eine Rechtsfrage, die sich aber nicht auf die Quantifizierung des objektiven Minderwertes auswirkt.

2. Wenn hingegen die **gewerblichen Reparaturkosten** den **Wiederbeschaffungswert übersteigen** und der Geschädigte von seinem Recht, bis zu einer Tunlichkeitsgrenze von ca 10% in einer Fachwerkstätte reparieren lassen zu können, nicht Gebrauch nimmt bzw die Tunlichkeitsgrenze überschritten wurde, dann kann er zur Erreichung einer gleichwertigen Ersatzlage eine **Ersatzbeschaffung** vornehmen, lt Judikatur darf er sich dazu eines Fachhändlers bedienen. Er darf zum einen ein **Ersatzfahrzeug** bei einem Händler ankaufen, wofür der **Wiederbeschaffungswert** relevant ist. Zum anderen darf er das Unfallfahrzeug bei einem Händler verkaufen, wofür der **Verkaufswert** (Restwert, Wrackwert) zur Anrechnung kommt. Wenn der Geschädigte eine Ersatzvornahme beabsichtigt, dann besteht daher sein Schaden, abweichend vom Fall 1, in der Differenz zwischen dem **Wiederbeschaffungswert** des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem **Verkaufswert** (Restwert, Wrackwert bzw Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeuges nach dem Schadensereignis. Im Sinne einer begrifflichen Differenzierung zum objektiven Minderwert

im ersten Fall ist vorzuschlagen, den entstandenen Schaden in diesem Fall als **objektiven Minderwert auf Totalschadenbasis** zu bezeichnen.

Diese Unterscheidung ist für die sachverständige Schätzung **wichtig**, da im ersten Fall mangels Erfordernis einer Ersatzbeschaffung keine **Händlerspanne** bei der Quantifizierung des objektiven Minderwertes enthalten ist, wohingegen im zweiten Fall, bei dem es zu einer Differenzbildung zwischen einem **Händlerverkaufswert** (Wiederbeschaffungswert) und einem **Händlereinkaufswert** kommt, der marktübliche Verdienst des Wrack- bzw Altteilehändlers zu berücksichtigen ist.

Das Fehlen dieser in der einschlägigen Literatur bisher kaum behandelten **Trennung** bei der Ermittlung des objektiven Minderwertes in zwei Grundfälle hat in der Sachverständigen-Praxis bislang zu Unsicherheiten bezüglich der Vorgangsweise bei **Wertverlustschätzungen** geführt. In manchen Fällen wurden Verkaufswerte von beschädigten Fahrzeugen in Beziehung mit Wiederbeschaffungswerten gesetzt, obwohl durch das Schadensereignis gar keine Notwendigkeit einer Ersatzbeschaffung erzeugt wurde und daher ein normaler Marktzeitwertvergleich zum gesuchten Schätzergebnis geführt hätte. Gleiches gilt für den umgekehrten Fall. Dazu kamen noch die Probleme bei der eigentlichen Quantifizierung des Marktzeitwertverlustes bzw. der Restwerte, auf die im Folgenden noch näher einzugehen ist.

## 2. Ermittlung des objektiven Minderwertes

Im Fahrzeughandel ist es unbestrittene Tatsache, dass der durch einen Schaden entstandene Wertverlust, zumindest als Richtwert, durch die Höhe der **Instandsetzungskosten** bestimmt wird. Versetzt man sich in eine Verkäuferposition, dann wird der durchschnittliche potentielle Kaufinteressent zur Bemessung des Nachlasses durch den Schaden zumindest überschlägig eine fiktive Wiederherstellung bzw die für ihn damit verbundenen Kosten kalkulieren und wird diese seiner **Anbotsberechnung** in irgend einer Form zugrunde legen. Diesem grundlegenden Mechanismus wird (ausgenommen bei sehr alten bzw stark abgenutzten Fahrzeugen) aufgrund der Marktgegebenheiten sowohl ein Privater auch als ein Händler (wiewohl mit unterschiedlichen Kalkulationsprämissen) folgen.

### 2.1 Objektiver Minderwert durch Marktzeitwertvergleich

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt nicht übersteigen, ist die Instandsetzung wirtschaftlich sinnvoll. Der objektive Minderwert errechnet sich in diesem Fall durch Differenzbildung zwischen dem **Marktzeitwert des unbeschädigten Fahrzeuges** vor dem Unfall und dem **Marktzeitwert des beschädigten Fahrzeuges** unmittelbar danach. Bei der Schätzung des Wertverlustes hat der Sachverständige zu quantifizieren, wie stark sich der gemeine Wert des Fahrzeuges durch den Schaden vermindert hat.

Wenn kein Totalschaden vorliegt und der Geschädigte nicht in einer Fachwerkstätte reparieren lassen will, dann ist davon auszugehen, dass er den Schaden **kostensparend instandsetzen** lassen will oder das beschädigte Fahrzeug **weiter benutzt**.

# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

Als Konsequenz daraus ist bei der Quantifizierung des Wertverlustes in diesem Fall zu überlegen, welche Instandsetzungskosten dem Geschädigten bei einer **kostengünstigen Reparatur** außerhalb der inländischen Fachwerkstätte (die er ja ablehnt) anfallen würden. Analysiert man die Marktverhältnisse, so zeigt sich, dass für eine kostensparende Instandsetzung gewisse Abschläge von den gewerblichen Reparaturkosten (Rabattfaktoren), sowohl bei den Arbeits-, als auch bei den Materialkosten gewährt werden und daher zu berücksichtigen sind.

Mit diesen **reduzierten Reparaturkosten**, die auch als „Ablöse“ bezeichnet werden, hat der Geschädigte die Möglichkeit, sein beschädigtes Fahrzeug kostengünstig, jedoch mit vollständigem Reparaturserfolg außerhalb der Fachwerkstätte instandsetzen zu lassen, damit ist sein Vermögensschaden in einer Marktzeitwertbetrachtung ausgeglichen. Er ist vollkommen entschädigt, weshalb für die so kalkulierten Kosten auch der Begriff der **Entschädigungs-Reparaturkosten** vorgeschlagen wird.

Wenn der Geschädigte keine kostengünstige Reparatur durchführen lässt und sein Fahrzeug weiter benutzt, dann ergibt eine **Vermögensstatusfeststellung** durch einen „fiktiven Verkauf“ des beschädigten Fahrzeuges an einen privaten Interessenten, dass dieser ebenfalls als Richtwert die Entschädigungs-Reparaturkosten vom Marktzeitwert vor dem Unfall abziehen würde, um das beschädigte Fahrzeug zu kaufen. Ein **Fahrzeughändler** oder eine **Werkstätte** darf in diese Überlegungen nicht einbezogen werden, da der Wertverlust hier ausschließlich auf der Ebene des **gemeinen Wertes** zu bemessen ist.

Ebenso wie bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung, wo es um die Vermögensminderung auf der Marktzeitwertebene (infolge des verbleibenden Misstrauens) durch einen „fiktiven Verkauf“ geht, ist beim objektiven Minderwert ein **durchschnittlicher privater Interessent** zu berücksichtigen. Sicherlich gibt es auch private Interessenten, die ein beschädigtes Fahrzeug nur unter Abzug der gesamten gewerblichen Reparaturkosten zu kaufen bereit wären, diese stellen allerdings nicht den normalen privaten Käuferkreis von beschädigten Fahrzeugen dar.

Eine Quantifizierung des objektiven Minderwertes über die **gewerblichen Reparaturkosten** oder über die sog „**Regiekosten**“, worunter man die Selbstkosten einer Reparatur für eine gewerbliche Reparaturwerkstätte versteht, ist abzulehnen, da mangels Totalschaden schon aus rechtlichen Überlegungen keine Reparaturwerkstätte bzw kein Händler an der Schadensbemessung zu beteiligen ist. Wie die Sachverständigen-Praxis zeigt, ist der Geschädigte in den Anwendungsfällen des Marktzeitwertvergleichs an einer Reparatur in einer Fachwerkstätte überhaupt nicht interessiert. Es können daher logischerweise auch nicht die **Kalkulationsgrundlagen einer Werkstätte** bzw **eines Fachhändlers** der Bemessung des objektiven Minderwertes zugrunde gelegt werden. Würde man das dennoch tun, so ginge dies an der Marktrealität vorbei und würde zu unerwünschten Bereicherungseffekten des Geschädigten führen, deren Verhinderung mit der Änderung der OGH-Judikatur Mitte der 80er Jahre gerade intendiert war.

Auch die **Eigenreparaturkosten** stellen aus heutiger Sicht keine geeignete Größe zur Schätzung des objektiven Wertverlustes des Geschädigten dar, da die Eigeninstandsetzung, wie sie vielleicht noch bis Anfang der 80er-Jahre durchaus üblich war, heute de facto nicht mehr stattfindet. Dies einerseits, da heute die breite Masse nicht mehr über die handwerklichen Fähigkeiten von früher verfügt und sich andererseits die Reparaturstandards und die Reparaturmethoden inklusive Lackiertechnik derart stark weiterentwickelt haben, sodass ein annähernd optimaler Reparaturserfolg mit einer Selbstreparatur durch den Geschädigten normalerweise nicht mehr zu erzielen ist. Falls im Einzelfall eine Eigenreparatur **tatsächlich beabsichtigt** ist, stehen dem Geschädigten nach der Rechtsprechung ohnehin

die konkreten Eigenreparaturkosten, bei mangelhaftem Reparaturserfolg im Zuge der Eigeninstandsetzung, zusätzlich eine allfällige technische Wertminderung zu. Die Obergrenze bilden die fiktiven Reparaturkosten.

Bei Fahrzeugen im **oberen** und **mittleren Preissegment** erfolgt idR durch den Schaden eine Marktzeitwertreduktion in vollem Umfang der Entschädigungs-Reparaturkosten. Bei **alten** bzw **stark abgenutzten Fahrzeugen** schlagen die berechneten Entschädigungskosten nicht mehr in voller Höhe wertmindernd durch, weshalb in diesen Fällen eine Verringerung vorzunehmen ist (**Alters- und Verschleißreduktion**). Der Sachverständige hat unter Bedachtnahme auf das Verhältnis des Wiederbeschaffungswertes zum Neupreis zu beurteilen, in welchem Umfang sich die Entschädigungs-Reparaturkosten tatsächlich wertvermindernd auswirken.

Bei **neueren Fahrzeugen** ist bei der Ermittlung des objektiven Minderwertes durch Marktzeitwertvergleich aus technischer Sicht auch eine allfällige **merkantile Wertminderung** zu berücksichtigen. Der Marktzeitwertverlust wird zusätzlich zu den Entschädigungs-Reparaturkosten durch eine allfällige merkantile Wertminderung vergrößert. In einer hypothetischen Verkaufssituation würde der Geschädigte beim Privatverkauf um die merkantile Wertminderung, zusätzlich zu den reduzierten Reparaturkosten, weniger Erlösen. Eine allfällige, auf der Marktzeitwertebene angemessen ermittelte merkantile Wertminderung muss daher zu den Entschädigungs-Reparaturkosten hinzugerechnet werden und wird dadurch beim Marktzeitwertvergleich im Regelfall zum **impliziten Bestandteil** des objektiven Minderwertes, die Obergrenze stellen die gewerblichen Reparaturkosten dar.

Die implizite Berücksichtigung der merkantilen Wertminderung im Marktzeitwertverlust hat bei sehr jungen Fahrzeugen zur Folge, dass der objektive Minderwert häufig annähernd den vollen gewerblichen Reparaturkosten entspricht. Darin liegt auch der Grund, warum sich in der Schätzungspraxis die pragmatische Regel herausgebildet hat, dass der objektive Minderwert im ersten Zulassungsjahr den vollen gewerblichen Reparaturkosten gleichzusetzen ist. Wiewohl diese Faustformel zumeist auf weitgehend richtige Ergebnisse führt, sollte aus technischer Sicht in Hinkunft auch bei jungen Fahrzeugen der saubere Weg einer rechtlich und technisch nachvollziehbaren, exakten Schadensbemessung (durch Addition von reduzierten Reparaturkosten und merkantiler Wertminderung) beschritten werden.

In Fällen, in denen auch leicht beschädigte Fahrzeuge beim **Vertrauenshändler** gegen ein Ersatzfahrzeug eingetauscht oder an diesen verkauft werden, wird der Händler bemüht sein, die **vollen gewerblichen Reparaturkosten** in seine Anbotsgestaltung einfließen zu lassen. Ob beim Eintausch von nicht total beschädigten Fahrzeugen, ohne Reparaturabsicht des Geschädigten, die vollen gewerblichen Reparaturkosten oder auch nur der geringere objektive Minderwert zuzusprechen ist, bleibt rechtlich zu beurteilen. Dies kann aber nicht dazu führen, dass der Sachverständige den objektiven Minderwert in diesem Fall (leichte Schäden) **anders** ermittelt, als ohne Fahrzeugeintausch oder Verkauf an einen Händler, er darf die dahinter stehende Rechtsfrage nicht durch eine Modifizierung des objektiven Minderwertes implizit beantworten. Der Sachverständige hat dem Gericht in diesen Fällen vielmehr **zwei** Werte zu nennen und zwar den objektiven Minderwert und die gewerblichen Reparaturkosten. Welcher Wert zuzusprechen ist, bleibt im Spannungsverhältnis zwischen Dispositionsfreiheit und Schadensminderungspflicht der Entscheidung des Gerichtes überlassen.

## 2.2 Objektiver Minderwert auf Totalschadenbasis

Ein **wirtschaftlicher Totalschaden** liegt im deliktischen Schadenersatzfall (Haftpflichtdeckung) dann vor, wenn die richtig

# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

kalkulierten Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt übersteigen (Bruttomethode). Wenn der Geschädigte von seinem Recht, bis zu einer Tunlichkeitsgrenze von 10% in einer Fachwerkstätte reparieren lassen zu können, nicht Gebrauch nimmt bzw die Tunlichkeitsgrenze überschritten wurde, dann kann er eine **Ersatzbeschaffung** unter Einschaltung des Handels vornehmen. Er wird daher im Regelfall das beschädigte Fahrzeug um den **Verkaufswert** (Händlereinkaufswert) veräußern und wird ein Ersatzfahrzeug zum **Wiederbeschaffungswert** ankaufen. Sein **Vermögensverlust** durch den Schadensfall liegt daher beim Totalschaden in der Regel nicht in der Marktzeitwertdifferenz, sondern in der Differenz zwischen dem **Händlerverkaufswert** (Wiederbeschaffungswert) des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem **Händlereinkaufswert** (Restwert) des beschädigten Fahrzeuges danach.

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswertes erfolgt in der Praxis weitgehend einheitlich auf Basis der **Eurotax-Liste**. Bei der Quantifizierung des Händlereinkaufswertes des Unfallfahrzeuges ist zu überlegen, welche **potentiellen Interessenten** als Händler am Markt auftreten, die stark beschädigte Fahrzeuge (Totalschäden) kaufen wollen.

Die größte und wichtigste Interessentengruppe für den Ankauf von Unfallfahrzeugen stellen die inländischen **Wrack- und Gebrauchtteilehändler** mit Gewerbeberechtigung dar, die sich auf den Einkauf von beschädigten Fahrzeugen spezialisiert haben. Es handelt sich dabei um ca 700 österreichische Betriebe. Diese Unternehmen setzen Totalschäden im Regelfall nicht in stand, sondern verkaufen die Fahrzeuge weiter an Private bzw an kleinere Werkstätten, die sie wieder aufbauen, oder an Teileverwerter, die sie als Gebrauchtersatzteilträger verwerten und den verbleibenden Rest verschrotten.

Grundsätzlich kommen auch **Markenhändler** oder **Fachwerkstätten** als Interessenten in Frage, allerdings zählt der Aufbau bzw die Verwertung von Unfallwracks bereits seit vielen Jahren nicht mehr zu deren Kernkompetenz. Selbst im seltenen Fall des Wrackankaufs durch solche Betriebe, erfolgt zumeist ein Weiterverkauf an Wrackhändler oder an Private, um den Gewinn zu maximieren, wodurch die Fahrzeuge letztlich beim selben Adressatenkreis landen, wie beim direkten Einkauf durch den Wrackhändler. Auch Markenhändler und Vertragswerkstätten müssen sich aus ökonomischen Gründen an die realen Marktgegebenheiten anpassen. Keine Fachwerkstätte baut heute ein **Totalschadenfahrzeug** zu Regiekosten auf, wenn durch den Weiterverkauf im unreparierten Zustand ohne Arbeitseinsatz und ohne Verkaufs- und Gewährleistungsrisiko in kurzer Zeit wesentlich höhere Erträge lukriert werden können. In der Praxis sind zur Schätzung des Rest- bzw Wrackwertes beim Totalschaden zwei Fälle zu unterscheiden:

## 2.2.1 Aufbaufähige Wracks

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht mehr als ca 25–30% übersteigen, wird von den potentiellen Abnehmern der Fahrzeuge, an die sie vom Wrackhändler verkauft werden, im Regelfall trotz des eingetretenen Totalschadens die **Instandsetzung** des beschädigten Fahrzeuges beabsichtigt.

Zu beleuchten ist, wie ein **durchschnittlicher Wrackhändler** kalkuliert, um sein Anbotspreisniveau zu ermitteln. Ausgangspunkt seiner Überlegungen sind seine Kunden (Wrackkäufer), die grundsätzlich vom Extremfall des unseriösen osteuropäischen Käufers mit Betrugsabsichten (zB Typenscheinkauf) bis zum inländischen Interessenten reichen, der beabsichtigt, das Unfallfahrzeug mit Gebrauchtteilen kostengünstig instand zu setzen, um es entweder selbst zu nutzen oder es im reparierten Zustand weiter zu verkaufen. Entsprechend den Möglichkeiten und kalkulatorischen Spielräumen, die die

Wrackeinkäufer bei der Wiederinstandsetzung haben, wird ihr Anbotspreisniveau und damit auch jenes des Wrackhändlers als Zwischenakteur stark variieren.

Die **Auswahl des Wrackhändlers** alleine (zB aus der Region des Geschädigten) garantiert aus Sachverständigensicht noch nicht, dass in seiner Anbotskalkulation keine unseriösen Handlungen involviert sind, zumal praktisch alle Wrackhändler über Internet mit Interessenten international online verbunden sind und angekaufte Fahrzeuge im Normalfall an den Bestbieter weiter verkaufen.

Der in Deutschland derzeit praktizierte Ansatz des BGH (der vom OLG Innsbruck in 2R199/07t, offenbar auf Vorschlag von *Kriegner* in wbl, 2007, 365, teilweise übernommen wurde)<sup>1</sup>, wonach es ausreicht, wenn der Sachverständige bei der Restwertermittlung (drei) Angebote von **regionalen Wrack- bzw Fahrzeughändlern** einholt und daraus den Mittelwert bildet, beinhaltet das Problem, dass auch regionale Fahrzeug- und Wrackhändler über sog Subwrackbörsen Zugriff auf Tausende Interessenten haben und das Fahrzeug dem Bestbieter weiterverkaufen, ohne dessen Absichten und Kalkulationsmodalitäten genau zu kennen. Da die Angebote (abhängig von den Abnehmern) extrem schwanken, können hier im Regelfall keine statistisch sauberen Mittelwerte gebildet werden.

Zudem können die ständig wiederholten „Phantomanschätzungen“ bei den immer wieder gleichen regionalen Händlern in der Praxis zu gewissen **Schätzungsverzerrungen** führen, da der Händler selbst am Einkauf des für den Sachverständigen geschätzten Wracks (mit geringer Konkurrenz) nicht uninteressiert ist. Falls einer der drei schätzenden Regionalhändler das Wrack dann vom Geschädigten „billig“ ankauft ist durch die überregionale Weitervermarktung an den Höchstbieter die Möglichkeit gegeben, dass das Unfallfahrzeug über eine Subwrackbörse wieder auf unseriöse Wege gelangt. Der „seriöse Markt“ kann durch diese Methode in der **Wertschätzung** nicht richtig abgebildet werden, weshalb sie aus technischer Sicht nicht empfohlen werden kann.

Um **unseriöse** und **kriminelle Machenschaften** bei der Quantifizierung des Restwertes von vornherein auszuklammern, muss aus Sachverständigensicht der Restwertkalkulation ein durchschnittlicher seriöser Interessent, als Käufer vom Wrackhändler, zugrunde gelegt werden, der über Möglichkeiten verfügt, das Fahrzeug im Inland kostengünstig instand zu setzen. Dieser Interessent wird – ebenso wie beim Privatkauf – bereit sein, für das Wrack als Richtwert die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und den für ihn entstehenden Instandsetzungskosten (reduzierte Reparaturkosten) zu bezahlen. Für den Wrackhändler muss zusätzlich eine vernünftige, handelsübliche Spanne berücksichtigt werden. Aus diesem „**rückwärtskalkulatorischen Ansatz**“ ergibt sich der objektive Minderwert im Falle des noch aufbaufähigen Wracks aus den **Entschädigungs-Reparaturkosten**, zusätzlich einer marktüblichen **Mindest-Wrackhändlerspanne**.

Der dieser Kalkulation zugrunde gelegte **seriöse Wrackkäufer** kann das noch aufbaufähige Fahrzeug durch die Verwendung von billigen Ersatzteilen (Nachbauteile, Gebrauchtteile), durch Reparatur von beschädigten Teilen und Baugruppen statt Erneuerung (zB Anschweißen von Getriebeaufhängungen statt Getriebetausch) sowie durch die Berücksichtigung niedriger Stundensätze kostengünstig instand setzen. Die gewerblichen Reparaturkosten können, abhängig von der Fahrzeugtype und der Art des Schadens, auf seriöser Ebene um bis zu ca 70% reduziert werden. Auch spezialisierte **Werkstätten** können mit niedrigen Stundensätzen und effizienter Betriebsführung auf diesem Restwertniveau zumeist noch gewinnbringend kalkulieren, sie kommen daher neben Privaten ebenfalls als seriöse Wrackeinkäufer in Frage. Eine Alters- und Verschleißreduktion erfolgt im Totalschadenfall bei der Ermittlung des objektiven



# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

Minderwertes nicht, da die **Wiederinstandsetzung** im Vordergrund steht.

Voraussetzung für den Ankauf und Weiterverkauf durch den Wrackhändler unter diesen Bedingungen (Restwert = Wiederbeschaffungswert abzüglich Entschädigungs-Reparaturkosten inkl Spanne) ist allerdings, dass das Fahrzeug **schwer beschädigt** ist und dass der Wiederbeschaffungswert **marktkonform** geschätzt wurde. In der Praxis ist immer wieder zu beobachten, dass für einzelne Unfallwägen sehr niedrige oder überhaupt keine Angebote erfolgen. Die Ursache dafür kann in einem zu hoch geschätzten Wiederbeschaffungswert liegen, wodurch die Kalkulation des Wrackhändlers bzw seiner Abnehmer „gestört“ ist, gleiches gilt für wenig beschädigte Fahrzeuge, bei denen dem Wrackhändler das notwendige **Ertragspotential** fehlt.

Es ist eine Marktgegebenheit, dass ein Fahrzeughändler normalerweise ein Fahrzeug nicht um den Wiederbeschaffungswert, sondern nur um den Händlereinkaufswert zu kaufen bereit ist. Warum also sollte der Wrackhändler bei einem schwer beschädigten Fahrzeug davon abrücken und bereit sein, den **Wiederbeschaffungswert** als Ausgangspunkt für seine (retrograde) Anbotskalkulation heranzuziehen?

Die Erklärung dafür liegt im **Ertragspotential der Reparatur**. Im Falle eines schweren Schadens ergibt sich durch die umfassenden Reduktionsmöglichkeiten der Reparaturkosten ein Ertragspotential, das der Wrackkäufer bei seiner Kalkulation nutzt und das sich letztlich im Anbotpreis widerspiegelt. Im Falle von nur leichten Beschädigungen kann dieser Kalkulationsmechanismus nicht aufrecht erhalten werden.

Eine häufige Ursache für **auffällig hohe Wrackangebote** liegt oftmals in einem deutlich zu niedrig geschätzten Wiederbeschaffungswert bzw in zu hoch berechneten gewerblichen Reparaturkosten, wodurch es zu starken Verzerrungen der Kalkulation kommen kann. Dieses Phänomen wurde in der Wrackbörsediskussion bislang kaum beachtet.

Vor jeder Schätzung des objektiven Minderwertes ist daher der **Wiederbeschaffungswert** im Hinblick auf seine **Marktkonformität** zu prüfen. Das gilt insbesondere für Fahrzeuge, deren Eurotaxwerte von der Realität stark abweichen. Hier müssten allenfalls **Marktanalysen** durchgeführt werden, erfahrene Sachverständige kennen diese Problemfälle und führen entsprechende Kontrollanalysen durch.

## 2.2.2 Nicht aufbaufähige Wracks

Übersteigen die Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert um mehr als ca 25–30%, so besteht im Regelfall seitens seriöser Kaufinteressenten nur noch eine **Verwertungsabsicht**. Eine Instandsetzung ist außer in Ausnahmefällen mit seriösen Mitteln im Inland selbst mit einer kostensparenden Reparatur nicht mehr wirtschaftlich. In diesen Fällen hat der Sachverständige unter Zugrundelegung seiner **Marktkenntnisse** zu beurteilen, ob sich am beschädigten Fahrzeug unbeschädigte Teile befinden, die am Markt in absehbarer Zeit einen Verkaufserlös erbringen können.

Falls solche Teile vorhanden sind, stellt der **Verwertungserlös**, abzüglich der **Händlerspanne** und allfälliger **Zerlegungskosten**, den **Wrackwert** dar. Falls keine oder kaum wirtschaftlich verwertbare Teile vorhanden sind, ist der Wrackwert Null. Es ist dann zu prüfen, inwieweit **Entsorgungskosten** anfallen.

## 3. Sonderfälle

In der Schadenspraxis kommt es vor, dass der Geschädigte das Unfallfahrzeug im Totalschadenfall bei seinem Vertrauensfachhändler gegen einen Neuwagen oder einen Vorführwagen eintauschen will.

Im Falle von **schweren Beschädigungen** (Totalschaden) ist es durchaus marktüblich, dass der Markenhändler vom Wieder-

beschaffungswert die **vollen gewerblichen Reparaturkosten** abzieht. Dies mit der Argumentation, dass der Vertragshändler bei Instandsetzung des Wracks anders kalkulieren muss als der Wrackhändler, um die Gewinnschwelle überschreiten zu können. Es ist allerdings zu beachten, dass der Markenhändler beim Weiterverkauf des Wracks grundsätzlich die gleichen Märkte nutzen kann, wie der Wrackhändler. Ob beim Eintausch eines total beschädigten Fahrzeuges beim Vertrauensfachhändler die vollen Reparaturkosten oder nur der zumeist geringere objektive Minderwert zuzusprechen sind, bleibt in diesem Lichte betrachtet, im Einzelfall rechtlich zu beurteilen. Der Sachverständige hat dem Gericht wiederum zwei Werte und zwar die gewerblichen Reparaturkosten und den objektiven Minderwert zu nennen.

Im Falle einer nur **leichten Beschädigung** (kein Totalschaden) ist die Frage der Eintauschmodalitäten des Fahrzeughändlers bei der Bemessung des **objektiven Minderwertes** irrelevant, da der Geschädigte unfallkausal zu keinem Ersatzkauf veranlasst wurde. Mangels ausreichendem Ertragspotential bei der Instandsetzung wäre nämlich der Vertrauenshändler bei leichten Schäden gezwungen, zusätzlich zu den vollen gewerblichen Reparaturkosten eine Händlerspanne für den reinen Handelsvorgang des gleichwertigen Ersatzfahrzeuges (Einkauf-Verkauf) vorzusehen, was zum Ergebnis führen würde, dass der vom Geschädigten an den Händler zu zahlende Betrag die gewerblichen Reparaturkosten deutlich übersteigen würde. Ob in diesem Fall statt dem objektiven Minderwert allenfalls die gewerblichen Reparaturkosten zuzusprechen sind, ist eine Rechtsfrage.

In der Praxis tritt manchmal der Fall ein, dass die **Haftpflichtversicherung** des Schädigers das beschädigte Fahrzeug über die Wrackbörse einem Dritten zum Verkauf anbietet, obwohl **kein Totalschaden** vorliegt und die Reparatur noch tunlich wäre. In diesen Fällen kann es dazu kommen, dass die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Kaufanbot kleiner ist, als der objektive Minderwert. Es bleibt hier im Einzelfall rechtlich zu beurteilen, welche Dispositionen der Geschädigte treffen darf und welcher Schadensbetrag zuzusprechen ist.

Besonders bei **alten Fahrzeugen** mit niedrigen Wiederbeschaffungswerten, bei denen ein Totalschaden oft schon durch kleine Schäden eintritt, kommt es manchmal vor, dass der Geschädigte trotz Vorliegens eines Totalschadens **keine Ersatzbeschaffung** bei einem **Händler** beabsichtigt, sondern sein Fahrzeug im beschädigten Zustand weiter nutzen will. In diesem Fall besteht der Fahrzeugschaden aus Sachverständigensicht möglicherweise, ebenso wie beim Fall ohne Totalschaden, in der **Zeitwertdifferenz** des Fahrzeuges, bezogen auf die Zeitpunkte vor und unmittelbar nach dem Unfall. Aus technischer Sicht wäre bei solchen Fahrzeugen manchmal auch eine Zeitwertreparatur durchaus vernünftig, dh eine billige (Teil-)Reparatur bis zur Höhe des richtig geschätzten Wiederbeschaffungswertes. Ob in diesen Fällen der objektive Minderwert, der objektive Minderwert auf Totalschadenbasis oder allenfalls die Kosten einer Zeitwertreparatur (Wiederbeschaffungswert) zuzusprechen sind, bleibt rechtlich zu beurteilen.

Die bisherigen Ausführungen und Überlegungen beziehen sich ausschließlich auf den Haftpflichtfall (deliktischer Schadenersatz). Im **Kaskoversicherungsfall** ist im Regelfall die sog **Nettomethode** vereinbart, dh dass ein Totalschaden im Sinne des Kaskovertrages dann vorliegt, wenn die Reparaturkosten die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert übersteigen. Diese Vertragsklausel hat zur Folge, dass zunehmend auch stärkere Kaskoschäden nicht mehr repariert werden, sondern Fahrzeuge zu Totalschäden im Sinne des Kaskovertrages erklärt werden. Da im Kaskovertrag nicht geregelt ist, ab welchem Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Wiederbeschaffungswert beschädigte Fahrzeuge zum Verkauf

# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

angeboten werden dürfen, ist aus Sachverständigensicht davon auszugehen, dass sich an derzeitigen Praxis nichts ändern wird. Eine Veränderung (in Richtung deutsche Verhältnisse) könnte möglicherweise durch eine modifizierte Vertragsgestaltung (Festlegung der Anbotsschwelle) erfolgen.

## 4. Wrackbörse

Bei der **Wrackbörse** (Restwertcenter) handelt es sich um eine **Internetplattform**, auf der beschädigte Fahrzeuge von den betroffenen Versicherern einer bestimmten Gruppe inländischer Wrackhändler zum Kauf angeboten werden, wobei die Fahrzeuge samt Schäden mittels Fotos und Besichtigungsbericht dokumentiert werden. Die zugelassenen Wrackhändler legen bei Interesse **verbindliche Kaufanbote**, bei Zuschlag sind sie verpflichtet, das Fahrzeug gegen Bezahlung beim Geschädigten kostenfrei abzuholen. Im Regelfall wird dem Geschädigten das höchste Anbot vom Versicherer bekannt gegeben und sodann der Schadensabrechnung zugrunde gelegt. Zu einem Versteigerungsvorgang im Sinne eines gegenseitigen Hochbietens kommt es nicht, die Anbieter kennen die Angebote der Konkurrenten nicht.

Der **Sachverständige** hat bei seiner Schätzung des objektiven Minderwertes bzw des objektiven Restwertes die Verhältnisse jener Wrackhändler zu berücksichtigen, die die Wracks an Kunden vermitteln, bei denen keine Betrugsabsichten oder dergleichen zu vermuten sind. Einzelne Höchstgebote aus der Wrackbörse sind bei der Schätzung vom Sachverständigen außer Acht zu lassen. Inwiefern die verbindlichen Angebote einzelner Wrackhändler, soweit sie dem Geschädigten **zeitgerecht** zur Kenntnis gebracht und mit der **erforderlichen Rechtssicherheit** abgewickelt werden, der Schadensabrechnung zugrunde zu legen sind, ist eine vom Gericht zu lösende Rechtsfrage.

Der Sachverständige kann dem Richter die **Abweichungen** zwischen einem konkreten Wrackanbot und dem nach objektiven (durchschnittlichen) Kriterien ermittelten Restwert darstellen. Mit der anzustrebenden einheitlichen Ermittlung des objektiven Minder- bzw Restwertes existiert nunmehr eine **objektive Messlatte**, an der konkrete Restwertangebote quantitativ beurteilt werden können.

Überschreitet das Höchstgebot in der Wrackbörse den nach objektiven Kriterien ermittelten Restwert um nicht mehr als ca 20–25%, so wird es sich dabei, wenn man die kalkulatorischen Spielräume der Wrackkäufer im Einzelfall berücksichtigt, durchaus noch um seriöse Angebote handeln. Übersteigt hingegen ein Wrackanbot diesen Grenzbereich deutlich, so ist aus Kfz-technisch-kaufmännischer Sicht davon auszugehen, dass hier gewisse unseriöse Machenschaften des Wrackabnehmers nicht ausgeschlossen werden können.

Abgesehen von der Rechtsprechung kann dieser **Kontrollmechanismus** auch für **Versicherungen** in Hinkunft eine wertvolle Hilfe zur Beurteilung der Seriosität einzelner Wrackangebote darstellen. Dies könnte in dem einen oder anderen Fall dazu führen, dass die ersatzpflichtige Versicherungsanstalt nur dem zweit-, dritt- oder vierbesten Bieter den Zuschlag erteilt. Mit diesem „**Seriositätsfilter**“ könnten kriminelle Machenschaften bei der Rückwärtskalkulation von Wracks weitgehend unterbunden werden. Damit könnten auch die über viele Jahre heftig geführten Diskussionen über die Restwertbörse konstruktiv beeinflusst werden.

## 5. Rechnergestützte Ermittlung des objektiven Minderwertes

Auf Grundlage der vorstehend beschriebenen Überlegungen zur Ermittlung des objektiven Minderwertes wurde ein **Berechnungsschema** entwickelt, das im Computerprogramm „**Kfz-Bewertung 2.0**“ umgesetzt wurde. Mit diesem Programm

hat der Anwender erstmals die Möglichkeit, den objektiven Minderwert nachvollziehbar, nach objektiven Gesichtspunkten zu ermitteln.

Entsprechend den rechtlichen Vorgaben unterscheidet das Programm zwischen dem „**Totalschadenfall**“ und dem Fall „**ohne Eintritt eines wirtschaftlichen Totalschadens**“. Abhängig davon wird der objektive Minderwert mit zwei unterschiedlichen Algorithmen berechnet. Die Berücksichtigung der „**Altersfälle**“ sowie einer allenfalls erforderlichen Alters- und Verschleißreduktion wird vom Programm automatisch durch-

Abbildung 1: Eingabemaske objektiver Minderwert

geführt. Bei der Berechnung der reduzierten Reparaturkosten (Entschädigungs-Reparaturkosten) werden praxisgerechte **Reduktions- und Rabatffaktoren** sowie angemessene, marktübliche **Händlerspannen** berücksichtigt. Eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung wird gesondert abgefragt und erforderlichenfalls bei der Quantifizierung des objektiven Minderwertes berücksichtigt.

Bei den Spengler- und Mechanikerkosten wird vom Programm ein marktüblicher Rabatt von 50% auf die Nettokosten vorgegeben, bei den Brutto-Lackierkosten wird ein marktüblicher Nachlass von 20% zugrunde gelegt. Bei den Ersatzteilkosten kann der Anwender, abhängig von der Verfügbarkeit von Nachbau- und Gebrauchtteilen beim konkreten Modell, den Reduktionsfaktor in einem Bereich von 10–20% stufenlos wählen. Beispielsweise ist das Angebot an Nachbau- und Gebrauchtteilen bei einem Opel Astra größer als bei einem Subaru Impreza, mit dem variablen Ersatzteilerabatt kann diesen Unterschieden Rechnung getragen werden. Bei Fahrzeugen mit einem Alter von über 10 Jahren erfolgt eine degressive Alters- und Verschleißreduktion der Entschädigungs-Reparaturkosten, wobei als Reduktionsfunktion auf die Wertverlustkurve des konkreten Fahrzeugmodells zurückgegriffen wird.

Im Totalschadenfall wird zusätzlich zum objektiven Minderwert auch der objektive **Rest- bzw Wrackwert** berechnet und angegeben. In einem weiteren Schritt kann der objektive Restwert mit einem konkreten Wrackanbot in Relation gesetzt werden, die Abweichungen werden berechnet und können dadurch veranschaulicht werden.

Die Berechnungsergebnisse sind als **Vorschläge** für die Schätzung zu verstehen. Sie sind vom Anwender immer kritisch zu überprüfen, zu hinterfragen und allenfalls anzupassen, dies gilt insbesondere für Sonderfälle (zB regionaler oder modellspezifischer Natur). Das Programm soll dem Sachverständigen als **Hilfsmittel** für seine Schätzung dienen und soll die diesbezüglichen Vorgänge nachvollziehbar machen. Die Berechnungser-

# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

gebnisse werden samt den Prämissen in der Programmmaske dargestellt und können als Beilage oder als Gutachten ausgedruckt werden.



Abbildung 2: Auswahlmenü Programm Kfz-Bewertung 2.0

Neben der Berechnung des objektiven Minderwertes beinhaltet das Programm ein Modul zur Ermittlung der **merkantilen Wertminderung** für PKW (Sacher-Wielke, Versicherungsverbandsformel) sowie neu auch für Motorräder. Weitere Berechnungsmöglichkeiten dienen der Ermittlung des **Wiederbeschaffungswertes**, der **Stehzeitvergütung** im Schadenersatz, der **Nutzungsentzündigung** im Wandlungsfall, der **Reservehaltung** sowie der Berechnung der **Preisminderung** bei Gewährleistungen mit der relativen Berechnungsmethode. Eine **Reparaturkostenkalkulation** rundet das Programm ab.

## 6. Zusammenfassung

Der **objektive Minderwert** wird im Regelfall zugesprochen, wenn durch das schädigende Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, der Geschädigte das Unfallfahrzeug ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar bleiben. Er stellt den Wertverlust des Fahrzeuges durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar.

Wenn kein Totalschaden eingetreten ist, dann ist der Geschädigte durch das Schadensereignis zu keiner Ersatzbeschaffung veranlasst, die Bemessung des objektiven Minderwertes erfolgt durch einen Marktzeitwertvergleich vor und nach dem Unfall (**objektiver Minderwert durch Marktzeitwertvergleich**). Der Marktzeitwertverlust besteht in diesem Fall in der Höhe der reduzierten Reparaturkosten (Entschädigungs-Reparaturkosten), die sich ausgehend von den gewerblichen Reparaturkosten, unter Berücksichtigung marktgerechter Abschläge und Rabatfaktoren, sowohl bei den Arbeits-, als auch bei den Materialkosten, ergeben. Eine allfällige merkantile Wertminderung muss beim Marktzeitwertvergleich zusätzlich zu den Entschädigungs-Reparaturkosten berücksichtigt werden, dadurch wird sie zum impliziten Bestandteil des objektiven Minderwertes.

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen, kann der Geschädigte zur Erreichung einer gleichwertigen Ersatzlage eine Ersatzbeschaffung bei einem Fachhändler vornehmen. In diesem Fall besteht der objektive Minderwert, abweichend vom Marktzeitwertvergleich, in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem Händlereinkaufswert (Restwert) des beschädigten Fahrzeuges nach dem Schadensereignis (**objektiver Minderwert auf Totalschadenbasis**).

Bei aufbaufähigen Wracks wird zur Ermittlung des objektiven Minderwertes bzw des objektiven Restwertes ein rückwärtskalkulatorischer Ansatz vorgeschlagen, bei dem der Kalkulation ein seriöser Wrackkäufer zugrunde gelegt wird. Mit diesem Ansatz errechnet sich der objektive Minderwert aus den Entschädigungs-Reparaturkosten zuzüglich einer angemessenen Mindesthändlerspanne.

Bei nicht mehr aufbaufähigen Wracks besteht im Regelfall nur noch eine Verwertungsabsicht, eine Instandsetzung ist außer in Ausnahmefällen mit seriösen Mittel selbst mit einer kostensparenden Reparatur nicht mehr wirtschaftlich. In diesen Fällen stellt der Verwertungserlös, abzüglich der Händlerspanne und allfälliger Zerlegungskosten, den Wrackwert dar.

Auf Grundlage der Überlegungen zur Ermittlung des objektiven Minderwertes wurde ein Berechnungsschema entwickelt, das im Computerprogramm „Kfz-Bewertung 2.0“ umgesetzt wurde. Mit diesem Programm hat der Anwender erstmals die Möglichkeit, den objektiven Minderwert nachvollziehbar, nach objektiven Gesichtspunkten, zu ermitteln.

## 7. Literaturhinweise

- Apathy, Aufwendungen zur Schadensbeseitigung, 1979
- Apathy, Fragen des Ersatzes von Reparaturkosten nach der Beschädigung von Kraftfahrzeugen, ZVR 1981, 256 ff
- Apathy, Merkantile Wertminderung unter besonderer Berücksichtigung der Bagatellschäden, ZVR 1988, 289 ff
- Bürger/Pfeffer/Sacher/Wielke, in Fucik ua (Hrsg) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil, Vorabdruck Neuauflage 2008
- Danzl, Kurzkomentar § 1323 ABGB, in Koziol/Bydlinski/Bollenberger, Kommentar zum ABGB, Wien 2007
- Harrer in Schwimann, § 1323, ABGB-Praxiskommentar, Band 6, Wien 2006
- Fuchs, Zu den Aufgaben des KFZ-SV unter besonderer Berücksichtigung der Restwertentscheidung des OLG Köln sowie der Entscheidung des OLG Düsseldorf zur 70%-Grenze, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 2/2005
- Gabler, Wirtschaftslexikon, Wiesbaden 2004
- Huber, Der Restwert – Ein komplexes Problem im Spannungsverhältnis zwischen Geschädigtem, Kfz-Haftpflichtversicherer und Kfz-Sachverständigen, DAR 2002, 337 ff, 385 ff
- Huber, Der merkantile Minderwert beim KFZ-Schaden – ein vernachlässigbarer oder vernachlässigter Schadensposten?, in Fischer-Czermak (Hrsg) Festschrift Rudolf Welsler, 2004
- Huber, Der merkantile Minderwert – das Ausmaß des Ersatzes im österreichischen und deutschen Recht, ZVR 2006/14
- Huber, Aktuelle Fragen des Sachschadens, in ÖJZ 2005
- Huber, Abrechnung auf Neuwagenbasis, Klarstellungen durch den OGH und weitere offene Fragen – zugleich Besprechung von OGH 23. 3. 2007, 2 Ob 162/06x, ZVR 2008/29.
- Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht, Band I Allgemeiner Teil, 3. Auflage, Wien 1997
- Koziol/Welsler, Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band I, 1995
- Krejci, Grundriss des Handelsrechts, Wien 1995
- Kriegner, Wrackwertproblematik bei KFZ-Totalschäden in der Haftpflichtversicherung aus österreichischer und deutscher Sicht, wbl 2007, 365
- Lechner/Egger/Schauer, Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Wien 2000
- März/Plöschinger, Sind die Ergebnisse aus Restwertbörsen beeinflussbar? Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 1/2007
- Messiner, Die Reparaturkosten – Schadensablöse, ZVR 1985, 37
- Nedwed, Schadensablöse, Probleme der Schadensberechnung abseits der Wirklichkeit, SV 1999/1
- Prölls/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, München 2004
- Reischauer in Rummel (Hrsg), Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch, Wien 2004



# Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen

---

*Sacher*, Die Schätzung der Wertminderung, ZVR 1985/1

*Schlosser/Fucik/Hartl/Ofner*, Handbuch des Verkehrsunfalls, 6. Teil, Wien 2005

*Steiner/Witt-Döring*, Überlegungen zum wirtschaftlichen Totalschaden, ZVR 1991, 358 ff

*Thunhart*, Totalschadensberechnung bei Neuwagen – zugleich ein Beitrag zur subjektiven Schadensberechnung, ZVR 2001, 270

*Vrba/Lampelmayer/Wulff-Gegenbaur*, Schadenersatz in der Praxis, Wien 2005

*Korrespondenz:*

*Dr Wolfgang Pfeffer*

*Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter*

*Sachverständiger, 1070 Wien*

*dr.pfeffer@chello.at*

*www.kfz-bewertung.at*