

# Merkantile Wertminderung

## Eine nicht unfallanalytische Problemstellung

ZVR 2011/236

§§ 304 ff, 1323,  
1332 ABGB

merkantile  
Wertminderung;  
Wieder-  
beschaffungswert;  
Fahrzeugwert;  
Salzburger  
Formel;  
Sacher-Wielke-  
Formel

In der Fachliteratur wird das Thema „merkantile Wertminderung“ in letzter Zeit wieder eingehend diskutiert. Bis vor Kurzem wurde in Österreich vor allem die „Versicherungsverbandsformel“ angewendet, lediglich in den östlichen Regionen kam in der forensischen Praxis auch die „Sacher-Wielke-Formel“ zum Einsatz. Die Versicherungsverbandsformel ist als Algorithmus der Versicherungswirtschaft nicht unparteilich und sollte daher – abgesehen von inhaltlichen Unzulänglichkeiten – aus Gründen der Objektivität in Gerichtsverfahren nicht verwendet werden. Nach Etablierung der „Salzburger Formel“ wurde in ZVR 2011/2 Kritik geübt.<sup>1)</sup> Im vorliegenden Aufsatz wird aufgezeigt, dass die vorgebrachten Argumente zur Verteidigung der „Sacher-Wielke-Formel“ aus der Sicht des für die Quantifizierung der Wertminderung fachlich zuständigen SV für Kfz-Bewertungen nicht nachvollziehbar sind und die „Sacher-Wielke-Formel“ nach wie vor mit mehreren grundlegenden Problemen behaftet ist.

Von Friedrich Nagl, Gerwich Riautschnig und Ludwig Gwercher

### Inhaltsübersicht:

- Grundsätzliche Bemerkungen
- Die richtige Basisgröße
- Zur Frage der Wertermittlungsmethodik
- Ein Algorithmus für alle Fälle?
- Lackierung und Kunststoffteile
- Alter und Laufleistung
- Abgrenzung zur technischen Wertminderung
- Fachkompetenz in Ausbildung und Praxis
- Zusammenfassung

### A. Grundsätzliche Bemerkungen

Bereits aus ökonomischen Gründen verdient das Thema Wertminderung eine eingehende Behandlung, denn die Aufwendungen für den merkantilen Minderwert sind beträchtlich.<sup>2)</sup> Die verwendeten Wertbegriffe orientieren sich an den Definitionen laut Handbuch des Verkehrsunfalls.<sup>3)</sup> Diese sind:

- **Zeitwert:** übergeordneter Begriff ohne rechtliche Zuordnung; sowohl für Wiederbeschaffungswert, Marktwert und Mindestlerlös in Verwendung
- **Wiederbeschaffungswert:** Wert des Fahrzeugs im redlichen Kfz-Handel (Händlerverkaufspreis)
- **Marktwert (ordentlicher gemeiner Preis):** Mittelwert zwischen Wiederbeschaffungswert und Mindestlerlös, kommt bei Eigentumsübertragung unter Privaten zum Tragen
- **Mindestlerlös:** bei dringlichem Verkauf erzielbarer Preis; orientiert sich am Händlereinkaufspreis
- **objektiver Minderwert (ohne Totalschaden):** Differenz zwischen den Marktwerten vor und nach dem Schadeneintritt

Eine griffige Formulierung, die das Wesen der merkantilen Wertminderung beschreibt, liefert das Sprichwort:

„Ein g'flickter Kittel bleibt ein g'flickter Kittel.“<sup>4)</sup> Die Judikatur beschreibt die merkantile Wertminderung als rein gefühlsmäßige Abneigung, die das durchschnittliche Käuferpublikum gegen reparierte Unfallfahrzeuge hegt. Dieses Phänomen findet seinen Niederschlag in der Geringerbewertung von Fahrzeugen, die einen Unfall erlitten haben.<sup>5)</sup> Vorangestellt sei, dass psychologische Phänomene wohl wirklich nur schwer in mathematische Formeln zu kleiden sind,<sup>6)</sup> obgleich die Verwendung einer allgemein anerkannten Formel gewiss eine Vereinheitlichung und letztlich Rechtssicherheit bringt. Zu betonen ist auch, dass eine Festsetzung eines Schadenersatzbetrags nach hM stets als rechtliche Beurteilung zu qualifizieren ist.<sup>7)</sup>

### B. Die richtige Basisgröße

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die multiplikative Verknüpfung von Einzelparametern keine Erfindung von Sacher/Wielke darstellt, vielmehr wurde sie in deutschen Wertminderungsformeln bereits realisiert, lange bevor die „Sacher-Wielke-Formel“ entstanden ist. Davon abgesehen wird eine multiplikative Verknüpfung von Faktoren bei vielen Berechnungen, wie zB beim Wirkungsgrad, verwendet. Sie stellt kein Spezifikum der merkantilen Wertminderungsberechnung dar.

Zur Frage der richtigen Basisgröße hat bereits Ch. Huber in ZVR 2008/243 bezweifelt, ob die von Sa-

1) Kamelreiter/Kersche/Wielke, Merkantile Wertminderung – ein fiktives Problem, ZVR 2011, 4.

2) Kerner, Sachschadenersatz in Österreich, ZVR 2010, 476.

3) Fucik/Hartl/Schlösser/Wielke, Handbuch des Verkehrsunfalls II Rz 268.

4) Kerschner, Der merkantile Minderwert bei der Liegenschaftsbewertung – das Unbehagen des Käufers, SV 2007, 174.

5) OGH 8 Ob 172/82.

6) Kerschner, SV 2007, 177.

7) Rechberger in Rechberger, ZPO<sup>3</sup> § 273 Rz 5.



cher/Wielke als „empirisch abgesichert behauptete Erkenntnis, wonach die merkantile Wertminderung nie höher sein könne als der Wertverlust von einem Jahr zum nächsten“, zutrefte.<sup>8)</sup> Weiters hat Ch. Huber an dieser Stelle angemerkt, dass „er sich gut vorstellen könne, eher ein fünf Jahre altes unfallfreies Fahrzeug zu erwerben, als ein nach einer schweren Havarie repariertes vier Jahre altes“. Diese Ausführungen sind aus fachlicher Sicht zu bestätigen, da sie nachvollziehbar sind. Die Jahresabwertung ist und bleibt **keine** geeignete Basisgröße für die Bemessung der merkantilen Wertminderung. Es ist eine Erfahrungstatsache, dass beim Verkauf wertbeständiger vorbeschädigter Fahrzeuge in der Verkaufspraxis ein höherer Rabatt zu gewähren ist als bei einem unbeliebten, billigen Modell, da der Rabatt im Fahrzeughandel immer am **Fahrzeugwert** und nicht an der **Jahresabwertung** bemessen wird. Hier besteht nach fachlicher Erkenntnis nach wie vor ein fundamentaler Fehler im Berechnungsalgorithmus nach *Sacher/Wielke*. Eine Formel ist ein mathematisches Modell, das die Wirklichkeit annähernd abbilden soll. Daher kann eine Formel, die tatsächliche Usancen ignoriert, kein taugliches Hilfsmittel sein.

Von Anbeginn der Diskussion über die merkantile Wertminderung wurde in Österreich vonseiten maßgeblicher SV – offenbar aus Einfachheitsgründen – der Wiederbeschaffungswert als Wertgröße herangezogen. Der Begriff „Marktwert“ ist dem „Urartikel“ zu diesem Thema völlig fremd.<sup>9)</sup> Dort heißt es: „Die Wertminderung ist als jener Betrag definiert, welchen der Käufer für das vorbeschädigte Fahrzeug weniger zu zahlen bereit ist als für das schadensfreie, wobei vom Wiederbeschaffungswert auszugehen ist.“ Seither hält sich in der „Sacher-Wielke-Formel“ hartnäckig der Wiederbeschaffungswert als Wertgröße zur Berechnung der merkantilen Wertminderung.<sup>10)</sup>

Grundsätzlich besagt die ständige Judikatur des OGH, dass sich der objektive Minderwert aus der Differenz zwischen gemeinem Wert der Sache im mangelfreien und im mangelhaften Zustand ergibt.<sup>11)</sup> Bei der Quantifizierung der merkantilen Wertminderung geht es ebenso um die Ermittlung der Veränderung im Vermögensstand des Geschädigten **ohne** tatsächlichen Verkauf. Daher ist logischerweise der Marktwertvergleich<sup>12)</sup> und nicht ein Vergleich der Wiederbeschaffungswerte die richtige Berechnungsart; auf einen tatsächlichen Verkauf kommt es nämlich überhaupt nicht an. Würde man den Wiederbeschaffungswert heranziehen, wie das in der „Sacher-Wielke-Formel“ vorgesehen ist, dann käme es – abgesehen von zu hohen Wertminderungsbeträgen – auch zu einem systematischen Konflikt mit dem objektiven Minderwert, der sich, wie das im Handbuch des Verkehrsunfalls richtig dargestellt wird, ebenfalls aus dem Marktwertvergleich ergibt.<sup>13)</sup>

Den „logischen“ Ausführungen von *Kamelreiter, Kersche und Wielke*, „wonach der Wiederbeschaffungswert die richtige Wertgröße sei“, kann aus der Sicht der SV für Kfz-Bewertung aus den dargestellten Gründen nicht gefolgt werden. Die dortigen Ausführungen widersprechen auch jenen zum gemeinen Wert und zum objektiven Minderwert im Handbuch des Verkehrsunfalls. Bemerkenswert ist auch, dass nach substantieller Kritik aus dem Kreis der SV und nach Etab-

lierung der „Salzburger Formel“ die „Sacher-Wielke-Formel“ trotz der geäußerten Kritik an die „Salzburger Formel“ **angepasst** wurde, sodass nun beide Formeln unter bestimmten Bedingungen ähnlichere Ergebnisse liefern.<sup>14)</sup> Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass Wiederbeschaffungswert und Jahresabwertung falsche Bezugswerte darstellen. Die verteidigende Argumentation, es kämen ohnehin ähnliche Ergebnisse heraus, ist aus grundsätzlichen Überlegungen infrage zu stellen. Kann eine Formel, die einen falschen Basiswert postuliert, durch eine Korrektur, die das Ergebnis schönert, zu einer richtigen werden?

Nicht nachvollziehbar ist das Argument, dass der Wiederbeschaffungswert deshalb Berechnungsbasis sein soll, weil die Mehrzahl junger gebrauchter Fahrzeuge über den gewerblichen Handel verkauft wird. Wie bereits oben ausgeführt, ist ein Verkauf irrelevant und es kommt regelmäßig gar nicht zu einem solchen. Davon abgesehen stimmen aber auch die in ZVR 2011/2 genannten Zahlen, wonach der Händleranteil bei jungen Fahrzeugen 90% bis 95% betrage, nicht.<sup>15)</sup> Diese Zahlen beruhen auf einer Auswertung der Seite [www.gebrauchtswagen.at](http://www.gebrauchtswagen.at) und berücksichtigen nicht, dass laufend Tausende Neufahrzeuge „tageszugelassen“ bzw. exportiert werden und auch viele inseratenlose Privatkäufe im Familien- und Bekanntenkreis stattfinden, durch die die tatsächlichen Handelsabläufe bei jungen Fahrzeugen stark verzerrt werden.<sup>16)</sup> Summa summarum ist die Frage, welcher Händleranteil bei jungen Fahrzeugen erreicht wird, irrelevant, da dieses Argument am Problem vorbeigeht.

### C. Zur Frage der Wertermittlungsmethodik

Die Quantifizierung des objektiven Fahrzeugwerts mit Abwertungskurven ist eine Methode, die aus den 1960er-Jahren stammt und im Internetzeitalter nicht mehr zeitgemäß erscheint. Aus heutiger fachlicher Sicht ist der Ermittlung des Fahrzeugwerts durch automatisierte Suchmaschinen jedenfalls der Vorzug zu geben. Bei der sich mittlerweile als Bewertungsstandard durchgesetzten automatisierten Tiefensuchmaschine „Autopreisspiegel“ werden keine „Wunschpreise“ herangezogen, sondern die Preisangebote werden im Zeitverlauf beobachtet, wodurch es möglich ist, nur die Letztpreise, unmittelbar vor dem Verkauf, für die Durchschnittswertanalyse heranzuziehen. Weltweit geht der Kfz-Bewertungstrend in Richtung einer statistischen Vollerhebung mithilfe von Internet-Inseraten. Diese Methode der Wertniveauermittlung ist wesentlich realistischer

8) Ch. Huber, Anm zu OLG Innsbruck, ZVR 2008/243, 504 (unter Hinweis auf *Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke* [Hrsg], Handbuch IIF [Mitautoren ua *Sacher/Wielke*] Rz 297 ff, insb 305).

9) *Sacher*, Die Schätzung der Wertminderung, ZVR 1985, 1.

10) *Wielke*, Rechnerunterstützte Fahrzeugbewertung und Wertminderungsschätzung, ZVR 1992, 161 (162).

11) 2 Ob 135/10 g; 2 Ob 158/07 h uva.

12) Differenz von Marktwert vor und Marktwert nach Reparatur.

13) *Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke* (Hrsg), Handbuch IIF Rz 268.

14) Handbuch WERT 2011: Konstruktive Kritikpunkte wurden bei der Erstellung der vorliegenden Version der „Sacher-Wielke-Formel“ berücksichtigt.

15) *Kamelreiter/Kersche/Wielke*, ZVR 2011, 4 (5).

16) E-Mail *Wielke* an die Mitglieder der VUREKO betreffend Verhältnis der Verkäufe Händler/Privat in Abhängigkeit des Pkw-Alters vom 21. 11. 2010.



als jene über verwertbare Verkaufsmeldungen, die nur einen sehr kleinen Anteil der gesamten Händlerverkäufe ausmachen. Davon abgesehen stellt sie auch für die Kilometerkorrektur einen qualitativen Quantensprung dar.

Zum Fahrzeugzustand ist zu bemerken, dass aufgrund des strengen Gewährleistungsrechts Fahrzeughändler für allfällige Mängel haften, sodass sie Fahrzeuge nur dann zum Verkauf anbieten, wenn sie betriebs- und verkehrssicher iSd § 57 a KFG sind. Unfallfahrzeuge und Fahrzeugwracks werden automatisch ausgeschieden. Es ist daher davon auszugehen, dass alle im „Autopreisspiegel“ ausgewählten Händler-Referenzfahrzeuge der Zustandsklasse 2–3 nach ÖNORM V5080 entsprechen. Entgegen den Bedenken von *Kamelreiter*, *Kersche* und *Wielke* muss daher der einzelne Zustand des im Internet angebotenen Fahrzeugs innerhalb der Zustandsklassen 2 und 3 nicht bekannt sein.<sup>17)</sup> Zur Ermittlung des richtigen Angebotspreisniveaus muss auch nicht der exakte Preis jedes konkreten Fahrzeugs gemeldet werden, denn es handelt sich hier um eine **repräsentative Durchschnittsanalyse** iS des **Gesetzes der großen Zahlen** und um keine Zustands- bzw Verkaufsanalyse einzelner Fahrzeuge in einer Gesamtheit von vielen Millionen. Interessant ist auch, dass gerade bei der propagierten Anwendung von fiktiven Abwertungskurven weder Referenzfahrzeuge noch Fahrzeugzustände bekannt sind. Die Methodik mit Abwertungskurven stellt sich gegenüber der Beobachtungs-Internetrecherche mit dem „Autopreisspiegel“ aus der Sicht des sachverständigen Bewertungsspezialisten vergleichsweise so dar wie die Standortbestimmung mit einem Sextanten gegenüber dem Einsatz eines modernen GPS-Systems.

#### D. Ein Algorithmus für alle Fälle?

Wenn *Kamelreiter*, *Kersche* und *Wielke* in ihrem Artikel ausführen,<sup>18)</sup> dass „*kein rechmerischer Algorithmus dem SV ersparen könne, selbst zu denken und Resultate zu überprüfen, auch nicht die Methode nach ‚Sacher-Wielke‘*“, so scheint dies zunächst durchaus logisch. Betrachtet man diese Darstellungen allerdings im Lichte der Ausführungen von *Wielke* zur „Sacher-Wielke-Formel“,<sup>19)</sup> wonach „*es das wesentliche Ziel gewesen sei, eine Formel zu finden, die ausnahmslos angewendet werden könne*“, und „*(...) gewährleistet werden soll, dass der SV nicht in Einzelfällen gezwungen ist, entsprechend seiner Erfahrung das Resultat zu korrigieren*“ bzw „*(...) der SV von der Sorge um die Reproduzierbarkeit und Selbstkonsistenz seiner Gutachtenergebnisse auch im Vergleich mit Kollegen befreit wird*“, so tritt hier ein weiterer augenscheinlicher Widerspruch in der Argumentationslinie hervor.

#### E. Lackierung und Kunststoffteile

Widersprüchlich bleiben auch die Ausführungen von *Kamelreiter*, *Kersche* und *Wielke* zur Frage der Lackierungskosten.<sup>20)</sup> Die Argumentation, dass sich hinter einer großen lackierten Fläche mehr „verstecken“ lässt als hinter einer kleinen, und es nur logisch sei, dass „*ein umso größerer Lackierungsumfang ein umso größeres Misstrauen und Unbehagen nach sich ziehe*“, steht in di-

ametralem Widerspruch zu den an dieser Stelle folgenden Ausführungen, wonach „*jeden Geschädigten die Neulackierung einer ‚Stoßstangenhaut‘ nicht zu beunruhigen brauche und der Ersatz einer lackierten Stoßstange keine Wertminderung nach sich ziehe*“. Gerade hinter einer lackierten Stoßstangenverkleidung können sich, zB im Bereich des Heckblechs, enorme Verformungen bzw Reparaturbereiche „verstecken“, die tief in die Karosseriestruktur hineinreichen. Es ist daher unverständlich, warum man einerseits mit möglichen, hinter großflächigen Lackierungen versteckten Mängeln argumentiert, aber andererseits gerade jene großen Lackierflächen ausnimmt, hinter denen erfahrungsgemäß häufig große Verformungen verbleiben bzw die tiefgreifendsten Reparaturen erfolgen. Wie kann man einerseits argumentieren, dass die Lackierungskosten wegen ihres „Versteckungspotenzials“ einen geeigneten Bemessungsparameter für die Wertminderung darstellen, aber andererseits dafür plädieren, gerade jene Lackierungskosten völlig unberücksichtigt zu lassen, die das höchste „Versteckungspotenzial“ aufweisen?

Letztlich ist es aus fachlicher Sicht so, dass die Lackierungskosten aufgrund der technischen Weiterentwicklungen im Automobilbau **keinen** geeigneten Parameter für die merkantile Wertminderung mehr darstellen. Die „Sacher-Wielke-Formel“ war sicherlich ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung der merkantilen Wertminderung, ihr gehört dementsprechende Anerkennung gezollt. Diese Formel wurde allerdings rasch vom technischen Fortschritt überholt, ihre Grundstruktur wurde in den Hauptmerkmalen seit Anfang der 1980er-Jahre nicht verändert, weshalb sie aus fachlicher Sicht heute nicht mehr zeitgemäß ist.

#### F. Alter und Laufleistung

Es ist ein Faktum in der Handelspraxis von Kfz, dass auch potenzielle Interessenten von älteren Fahrzeugen bei entsprechender Auswahlmöglichkeit zum schadenfreien greifen würden und nur unter Gewährung eines gewissen Rabatts den schwer beschädigten, wieder instandgesetzten Wagen dem schadenfreien vorziehen würden. Warum sollte dieser psychologische Effekt bei einem Alter von exakt 4,5 Jahren<sup>21)</sup> enden? Das Ausweiten der bisherigen Wertminderungsgrenze hin zu einem höheren Alter und einer höheren Laufleistung hat nichts mit einem „Import“ deutscher Verhältnisse zu tun, zumal davon auszugehen ist, dass das Käuferverhalten in Österreich und Deutschland aufgrund der Ähnlichkeit der Märkte und des ähnlichen Wohlstandsniveaus weitgehend deckungsgleich ist, worauf auch bereits *Ch. Huber* in ZVR 2008/243 völlig richtig hingewiesen hat.<sup>22)</sup> Es geht dabei vielmehr um eine Abbildung aktueller realer Marktgegebenheiten.

Die in der „Salzburger Formel“ beseitigten fixen Alters- und Laufleistungsgrenzen spiegeln die tatsächliche

17) *Kamelreiter/Kersche/Wielke*, ZVR 2011, 4 (6).

18) *Kamelreiter/Kersche/Wielke*, ZVR 2011, 4 (6).

19) *Wielke*, Der mathematische Nachvollzug eines Schätzvorgangs, ZVR 1985, 5.

20) *Kamelreiter/Kersche/Wielke*, ZVR 2011, 4 (7).

21) Bisherige Altersgrenze bei der „Sacher-Wielke-Formel“.

22) Siehe hierzu oben FN 8.



Entwicklung am Kfz-Markt wider. Statt einer Vorgabe von fixen Alters- und Kilometergrenzen wird hier eine „Verschleißgrenze“ von 30% als Ausschlusskriterium für die Wertminderung vorgesehen.<sup>23)</sup> Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang, dass *Kamelreiter*, *Kersche* und *Wielke* in ihrem Artikel zwar ausführen, dass die in der „Sacher-Wielke-Formel“ fixierte Altersgrenze von 4,5 Jahren „nicht zu rigide“ sei,<sup>24)</sup> aber gleichzeitig diese Grenze im Zuge der Anpassung an die „Salzburger Formel“ von fixen 4,5 Jahren auf 5 Jahre (abhängig von der Schadensschwere) ausgeweitet wurde.

### G. Abgrenzung zur technischen Wertminderung

In der Fachliteratur wird die technische Wertminderung zutreffend folgendermaßen definiert:<sup>25)</sup> „Die technische Wertminderung betrifft den Gebrauchswert des Fahrzeugs. Dieser bleibt dauerhaft vermindert, wenn eine technische Eigenschaft des Fahrzeugs, zB Geländegängigkeit, nach einem Unfall nicht wiederhergestellt werden kann, weil zB der Allradantrieb nicht erneuert werden kann.“

Bei den neuen Fügetechniken wie dem Kleben und Nieten werden der Gebrauchswert und auch die technischen Eigenschaften des Fahrzeugs in **keinster** Weise vermindert, es kann lediglich der Fall eintreten, dass nach Herstellervorgaben optische Beeinträchtigungen durch sichtbare Nieten zurückbleiben. Schweißen führt aufgrund des großen Hitzeeintrags stets zu massiven Gefügeveränderungen und Materialverspannungen, aber man kann eine Schweißnaht plan schleifen und lackieren, man kann sie optisch verbergen. Beim Nietkleben hingegen ändert sich der technische Zustand wesentlich weniger, allerdings kann eben die Reparatur sichtbar bleiben. Die technische Reparaturqualität ist beim Nietkleben im Vergleich zur Schweißung wesentlich höher, da hier weder Strukturänderungen im Blech noch negative Korrosionsfolgen zu erwarten sind. So empfehlen alle namhaften Automobilhersteller (BMW, Mercedes, Audi, VW etc) diese neue Reparaturmethode. Daher kann es sich beim Kleben und Nieten keinesfalls um einen Fall – und schon gar nicht um ein „Schulbeispiel“ – der technischen Wertminderung, sondern nur um **merkantile** Wertminderung handeln, die bei der Quantifizierung auch entsprechend berücksichtigt werden muss. Diese Fälle können allerdings mit der „Sacher-Wielke-Formel“ nicht erfasst werden. Die von *Kamelreiter*, *Kersche* und *Wielke* dargestellte Meinung, wonach der Fügetechnikfaktor kein Parameter merkantiler, sondern technischer Wertminderung sei, bedarf im Lichte der vorstehenden Ausführungen wohl keiner weiteren Erläuterung.

### H. Fachkompetenz in Ausbildung und Praxis

Für die Quantifizierung der merkantilen Wertminderung sind fundierte Fachkenntnisse und Praxiserfahrungen im Bereich der Kfz-Technik, der Karosserieinstandsetzung, der Lackiertechnik, der technischen Beurteilung gem § 57a KFG, der Fahrzeugbewertung

bzw des Fahrzeughandels zwingend erforderlich. Ein SV, der weder eine Ausbildung zum Kfz-Techniker noch nachgewiesene Praxiserfahrungen und keinen Befähigungsnachweis im Bereich der Fahrzeuginstandsetzung aufzuweisen hat und auch niemals in einem Kfz-Betrieb tätig war, wie das die einschlägigen Regelungen des SDG 1975 idgF sinnvollerweise vorsehen,<sup>26)</sup> kann unmöglich Fahrzeugschäden quantifizieren bzw die merkantile Wertminderung schätzen – es ist davon auszugehen, dass ihm dazu schlicht und ergreifend die erforderliche Fachkunde und Erfahrung fehlt.

Das Fachgebiet der Unfallrekonstruktion (17.01) ist **keine** Übergruppe des Fachgebiets 17.11<sup>27)</sup> und hat mit Fragen der Fahrzeuginstandsetzung, der Lackiertechnik und der monetären Bewertung von Kfz nichts zu tun; die für die Unfallanalyse erforderlichen Fachkenntnisse decken nicht einmal ansatzweise die entscheidenden Fachfragen des Fachgebiets 17.11 ab.<sup>28)</sup> Wie soll ein Unfallanalytiker wissen, wie viel Richtzeit bei der Instandsetzung einer Verformung im Bereich einer Seitenwand erforderlich ist, ob sie allenfalls repariert oder erneuert werden soll oder wie eine Reparaturlackierung samt Abschnittsverlauf durchzuführen ist, wenn er derartige Reparaturen niemals selbst durchgeführt hat? Hier sind fahrzeugtechnische **Praktiker** gefragt und keine Theoretiker. So wie ein Arzt, der in seiner Berufspraxis niemals operiert hat, nicht wirklich ein schlüssiges unfallchirurgisches Gutachten erstellen kann, sollte auch der Unfallanalytiker dieses Gebiet dem wahren Fachmann überlassen. Das gilt umso mehr, wenn der betreffende SV in die relevante Fachgruppe 17.11 oder 84.75 nicht – oder ohne Befähigungsnachweis – eingetragten ist.

Wiewohl die fachliche Kompetenztrennung im Bereich der Medizin oder in anderen Fachgebieten heute eine Selbstverständlichkeit darstellt, ist im Bereich des Kfz-Schadenersatzverfahrens in Österreich leider zu beobachten, dass spezialisierte SV für Unfallrekonstruktion laufend Gutachten auch zur Höhe der Reparaturkosten, zum Fahrzeugwert, zum objektiven Minderwert, zur Reparaturdauer, zum Nutzungsentgelt und auch zur merkantilen Wertminderung erstellen, ohne über die entsprechende Fachkompetenz und Praxiserfahrung zu verfügen. Im Interesse der Parteien und auch der Rsp ist zu appellieren, dass diese „Unschärfen“ in Hinkunft wieder Beachtung finden und entsprechend dem Grundgedanken des SV-Listenwesens kom-

23) A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286 (291 f).

24) *Kamelreiter/Kersche/Wielke*, ZVR 2011, 4 (6).

25) *Fucik/Hartl/Schlösser/Wielke*, Handbuch II<sup>2</sup> Rz 289.

26) § 2 Abs 1 Z 1 lit b.

27) Gerichtssachverständigenliste: 17.01 Verkehrsunfall, Straßenverkehr, Unfallanalyse; 17.11 Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung.

28) Daran kann auch der vage Legitimierungsversuch in den Prüfungsvorschriften für die Fachgruppe 17.01 (Voraussetzungen allgemein) nichts ändern, wonach zu den Aufgaben des SV in diesem Fachgebiet auch die „Rekonstruktion der Unfallfolgen“ und hier ua neben den „Verletzungen“ auch die „Kosten der Behebung“ zählen würden. Ebenso wenig wie der reine Unfallanalytiker nicht zur Höhe des Schmerzensgelds oder zu den Reparaturkosten eines im Fahrzeug beschädigten Notebooks Stellung nehmen darf, darf er keine Aussagen zu den Behebungskosten des Fahrzeugschadens tätigen. Solche Hinweise in den Prüfungsvorschriften der Unfallanalytiker können die gesetzlichen Vorgaben des SDG zu den fachlichen Voraussetzungen für ein bestimmtes Fachgebiet nicht derogieren.



petente Fachleute zu Fragen ihres Wissensgebiets Gutachten erstatten und fachlich richtige Berechnungsalgorithmen entwickeln, ganz iS des Appells: „Sutor, ne ultra crepidam!“<sup>29)</sup>

Selbstverständlich besteht auch für Spezialisten auf dem Gebiet der Unfallanalyse, die noch nicht über die Befähigung im Kfz-Schadensbereich verfügen, die Möglichkeit, sich Fachkenntnisse und Praxisjahre in einem Kfz-Betrieb anzueignen und die Meisterprüfung nachzuholen. Eine „Mitbehandlung“ des Fahrzeugschadens im Zuge der Unfallrekonstruktion durch einfaches „Nachbeten“ der von den Versicherungen vorgegebenen Kalkulationen ist aus fachlicher Sicht strikt abzulehnen. Im Übrigen ist dies unfair gegenüber jenen zahlreichen hochqualifizierten Kollegen auf dem Gebiet der Fahrzeuginstandsetzung und Kfz-Bewertung, die dadurch keine oder deutlich weniger Gerichtsaufträge erhalten und daher oftmals die für die Rezertifizierung erforderliche Mindestanzahl an Gutachten nicht erhalten können. Was würden Unfallanalysten dazu sagen, wenn SV des Fachgebiets 17.11 bei Gericht auch Verkehrsunfälle rekonstruieren würden?

Sowohl aus der Sicht des Berufsrechts als auch aus der Perspektive des Konsumentenschutzes ist zu fordern, dass bei Gericht in Hinkunft wieder **originäre** Gutachten zur Höhe des Fahrzeugschadens erstattet werden, wie das bei der Unfallanalyse selbstverständlich ist. Die ständig zu beobachtende pauschale „Bestätigung“ von vorgelegten Privatgutachten der Versicherungen ist in Gerichtsverfahren abzulehnen. Der Geschädigte und der Schädiger haben das **Recht** auf eine unabhängige und originäre Kalkulation eines Schadens-SV. Zu diesem Zweck muss der SV natürlich zwingend über entsprechende objektive und qualitativ hochwertige Kalkulations- und Bewertungsinstrumente (aktuelle Ersatzteilpreis- und Kalkulationsprogramme, moderne Bewertungssoftware etc) verfügen. Keinesfalls darf er – schon alleine aus Gründen der Unparteilichkeit – die von der Versicherungswirtschaft entwickelten Computerprogramme bzw Ausdrücke als Grundlage für sein Gutachten heranziehen.

In diesem Zusammenhang erscheint die Frage gerechtfertigt, inwieweit Experten auf dem Gebiet der Unfallrekonstruktion, die weder einen Befähigungsnachweis für die Karosserieinstandsetzung noch über nachgewiesene Praxiserfahrungen in verantwortlicher Stellung im Bereich des Kfz-Reparaturgewerbes oder des Kfz-Handels verfügen, laufend Gutachten zur Höhe des Fahrzeugschadens erstatten bzw ihre Meinungen zu wichtigen Fachfragen im Zusammenhang

mit der Quantifizierung des Fahrzeugschadens publizieren sollen.

Schließlich sei noch auf einen wichtigen haftungsrechtlichen Aspekt hingewiesen: Es ist offenbar weitgehend unbekannt, dass SV nur für jene Tätigkeiten einen Haftpflichtversicherungsschutz genießen, für die sie in die SV-Liste eingetragen sind. Wie in den einschlägigen Versicherungsverträgen verankert ist, bezieht sich der in § 2 a Abs 1 SDG gesetzlich vorgeschriebene Vermögenshaftpflichtschutz der Versicherungen nur auf jene gutachterlichen Tätigkeiten, die der SV innerhalb der eingetragenen Fachgebiete vollbringt. Wenn nun ein SV zu Fragen eines Fachgebiets, in das er nicht oder nicht rechtmäßig eingetragen ist, ein Gutachten erstattet, dann tut er dies **ohne** jegliche Haftpflichtdeckung, was bedeutet, dass er für allfällige Kunstfehler selbst **in voller Höhe** haftet. Auch aus diesem Grund ist das Tätigwerden außerhalb eines eingetragenen Fachgebiets abzulehnen.

## I. Zusammenfassung

Im vorliegenden Artikel werden im Wesentlichen die von *Kodek, Pfeffer* und *Ottlyk*<sup>30)</sup> vorgebrachten fachlichen Argumente gegen die „Sacher-Wielke-Formel“ bestätigt. Den Verteidigungsbemühungen von *Kamelreiter, Kersche* und *Wielke* kann aus fachlichen Gründen nicht gefolgt werden. Die fundamentalen Probleme in der „Sacher-Wielke-Formel“ sind auch nach dem erfolgten Annäherungsversuch an die „Salzburger Formel“ unverändert vorhanden. Aus heutiger fachlicher Sicht können lediglich die „Salzburger Formel“ beim Pkw und die daraus abgeleitete „Freitag-Pfeffer-Formel“ bei Motorrädern für die Bemessung der merkantilen Wertminderung als nachvollziehbare Algorithmen empfohlen werden. Ungeachtet der inhaltlichen Aspekte ist zu appellieren, dass in Zukunft für die Erstellung von Gutachten zur Höhe des Fahrzeugschadens wieder ausschließlich rechtmäßig in die Gerichtssachverständigenliste eingetragene Spezialisten auf dem Gebiet der Kfz-Technik bzw der Kfz-Bewertung herangezogen werden. Eine „Mitbehandlung“ des Fahrzeugschadens im Zuge der Unfallanalyse durch eine pauschale Bestätigung vorgegebener Kalkulationen der Versicherungen ist in Kfz-Schadenersatzverfahren aus fachlicher Sicht abzulehnen.

29) „Schuster, bleib bei deinen Leisten.“

30) A. *Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, ZVR 2010, 286.

### → In Kürze

Aus der Sicht des für die Quantifizierung der Wertminderung fachlich zuständigen SV für Kfz-Bewertungen handelt es sich bei der merkantilen Wertminderung um eine Fachfrage, die nicht in das Fachgebiet der Unfallanalyse, sondern in das des Fahrzeugschadens, der Fahrzeugbewertung bzw des Fahrzeughandels fällt. Die „Sacher-Wielke-Formel“ ist nach wie vor mit mehreren grundlegenden Problemen behaftet. Aus Sicht der Autoren können lediglich die „Salzburger Formel“ beim Pkw und die daraus

abgeleitete „Freitag-Pfeffer-Formel“ bei Motorrädern für die Bemessung der merkantilen Wertminderung als nachvollziehbare und fachlich richtige Algorithmen empfohlen werden.

### → Zum Thema

#### Über den Autor:

KR Friedrich Nagl, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter SV für Kfz-Reparaturen und Kfz-Bewertungen (Fachge-

biet 17.11), Kfz-Techniker-Meister, Bundesinnungsmeister der österr Kfz-Techniker, Vorsitzender der Meisterprüfungskommission.

Kontaktadresse: Schaumbergasse 20/4, 1040 Wien.  
E-Mail: kfztechniker@birg2.at, friedrich.nagl@opelnagl.at

Gerwich Riautschnig, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter SV für Kfz-Reparaturen und Kfz-Bewertungen sowie Unfallanalyse (Fachgebiete 17.11 und 17.01), Kfz-Techniker-Meister, Kfz-Karosseriebauer-Meister u Karosseriespengler(-Meister). Kontaktadresse: Höhenweg 3, 3250 Wieselburg. E-Mail: office@riautschnig.at

Ludwig Gwercher, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter SV für Kfz-Reparaturen und Kfz-Bewertungen (Fachgebiet 17.11 und 17.47 sowie Lkw-Busse und Fahrzeugbrände), Kfz-Techniker-Meister.

Kontaktadresse: Bahnhofstraße 53, 6300 Wörgl.  
E-Mail: sv.gwercher@groupwest.at

#### Literatur:

Ch. Huber, Der merkantile Minderwert – das Ausmaß des Ersatzes im österreichischen und deutschen Recht, ZVR 2006,

62; A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286; Kamelreiter/Kersche/Wielke, Merkantile Wertminderung – ein fiktives Problem, ZVR 2011, 4; Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls II<sup>2</sup>.

#### → Literatur-Tipp



**Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke (Hrsg),  
Handbuch des Verkehrsunfalls II<sup>2</sup>**

#### MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100,  
Fax: (01) 531 61-455,  
E-Mail: bestellen@manz.at  
Besuchen Sie unseren Webshop unter  
[www.manz.at](http://www.manz.at)

