

Die objektive Wertminderung von beschädigten Kraftfahrzeugen

Einleitung

In Österreich sind rund 6,5 Millionen Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. In der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jeweils pro Jahr ca. 523.000 Schäden und in der Kfz-Kaskoversicherung ca. 755.000 Schäden gedeckt. Das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung beträgt jährlich rund 2,2 Milliarden Euro bei einer Schadensersatzquote von 72,3 %, d.h., die Leistungen betragen 72,3 % des Prämienaufkommens (Haftpflicht und Kasko gemeinsam).

Jahrzehntelang sprachen österreichische Gerichte in Kfz-Schadensersatzfällen die Reparaturkosten einer Fachwerkstätte zu, unabhängig davon, ob der Geschädigte eine gewerbliche Reparatur beabsichtigte oder nicht. Diese Rechtsprechung zu den „schrankenlosen“ fiktiven Reparaturkosten führte in zunehmendem Maße dazu, dass die Geschädigten ihre Fahrzeuge außerhalb der Fachwerkstätten billiger (aber mit vollem Reparaturserfolg) reparieren ließen und die Differenz zum erhaltenen Reparaturbetrag als vermögenserhöhende Zuwendung erzielten. Ein ähnlicher Effekt ließ sich auch beim Verkauf von Unfallfahrzeugen im beschädigten Zustand beobachten. Das Problem uferete derartig aus, dass in diesem Zusammenhang bereits davon gesprochen wurde, dass das Auto zur „gewinnbringenden Institution“ werde und der Eigentümer „auf regelmäßige Schädigung hoffen“ könne.¹ Als Nebeneffekt kam es zu einem Aufblühen der Schattenwirtschaft im Kfz-Reparaturbereich.

Um diese Bereicherungseffekte zu vermeiden, hat der Oberste Gerichtshof (OGH) Mitte der 1980er-Jahre eine richtungsweisende Änderung der Rechtsprechung eingeleitet, durch die der Begriff der **objektiven Wertminderung** (objektiver Minderwert) geprägt wurde.² Ziel dieser Änderung war es, dem Geschädigten nunmehr exakt jenen Wertverlust abzugelten, den er in seinem Vermögen tatsächlich erlitten hat. Obwohl sich dieser Grundgedanke einfach darstellt, hat die Ermittlung des objektiven Minderwerts in der Praxis immer wieder zu Problemen und Unsicherheiten geführt, deren Ursachen nicht zuletzt auch in einer unscharfen Verwendung der zugrunde liegenden Wertbegriffe lagen. Im Sinne einer Vereinheitlichung wurde im Jahr 2008 ein Berechnungsschema zur Ermittlung des objektiven Minderwerts erarbeitet, das auch in das Handbuch des Verkehrsunfalls (2. Teil) übernommen wurde und sich mittlerweile in der Praxis der österreichischen Kfz-Sachverständigen durchgesetzt hat.³

¹ Welser: Aktuelle Fragen der zivilrechtlichen Haftung aus Verkehrsunfällen, ZVR 1978 (Sonderheft), 30 (31)

² JBl 1985, 41 [Apathy] = ZVR 1984/344; RIS-Justiz RS0030312, RS0022844

³ Pfeiffer, Die Ermittlung des objektiven Minderwerts von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2/2008, 67; Bürger/Pfeiffer/Raucher/Sacher/Wielke, in: Fucik u.a. (Hrsg.) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil 2 (2008), Rz 281 ff.

Grundlagen

Die Funktion des Schadensersatzrechts liegt vor allem darin, den entstandenen Schaden vollständig auszugleichen. Nach § 1323 ABGB ist dieser Ausgleich primär durch Naturalrestitution zu leisten. Bei Beschädigung einer Sache besteht der Naturalersatz entweder in der Verschaffung einer gleichartigen und gleichwertigen Sache oder in deren Reparatur. Nur dann, wenn Naturalherstellung unmöglich oder untunlich ist, hat der Schädiger Geldersatz zu leisten. Bei Kfz-Schäden wird eine Naturalrestitutionspflicht verneint, der Ersatzpflichtige (Versicherer des Schädigers) hat daher regelmäßig nur Geldersatz zu leisten.⁴

Der Zuspruch der (fiktiven) Kosten einer Reparatur des Fahrzeugs in einer Fachwerkstätte scheidet dann aus, wenn der Geschädigte sein Fahrzeug privat (und damit kostengünstiger) reparieren hat lassen. In diesem Fall ist ihm nur der tatsächliche Aufwand zu ersetzen.⁵

Ansonsten ist die Höhe des Geldersatzes zunächst davon abhängig, ob die Instandsetzung des beschädigten Fahrzeuges **wirtschaftlich sinnvoll** ist oder ob ein **Totalschaden** eingetreten ist. Bei Vorliegen von Reparaturwürdigkeit hängt die Höhe des zu vergütenden Schadens im Wesentlichen davon ab, welche Dispositionen der Geschädigte beabsichtigt.

Wenn kein Totalschaden vorliegt und die Reparatur durchgeführt wird, dann erfolgt in der österreichischen Regulierungspraxis normalerweise eine Direktverrechnung des Reparaturbetriebes mit dem Haftpflichtversicherer des Schädigers eine allenfalls eingetretene **merkantile Wertminderung** wird an den Geschädigten ausbezahlt. Hat der Geschädigte das Fahrzeug noch nicht reparieren lassen, sind ihm im Prozess dennoch die vollen gewerblichen Instandsetzungskosten als fiktive Reparaturkosten zuzusprechen, sofern er dem Gericht seine Reparaturabsicht nachweist.⁶

In den letzten Jahren werden im Auftrag der leistenden Haftpflichtversicherer zunehmend Nachbesichtigungen durchgeführt, um zu kontrollieren, ob bzw. inwiefern die Reparatur durchgeführt wurde. Falls keine Reparatur in einer Fachwerkstätte erfolgt ist, kann der Haftpflichtversicherer die Differenz zum objektiven Minderwert im Regelfall erfolgreich als bereicherungsrechtlichen Rückforderungsanspruch geltend machen.⁷

Die Ermittlung des objektiven Minderwerts

Wenn durch das schädigende Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, sowie wenn der Geschädigte das Unfallfahrzeug, an dem kein Totalschaden eingetreten ist, ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar sind, stehen ihm nach nunmehr ständiger Rechtsprechung die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur

⁴ Danzl in: KBB2, § 1323 ABGB Rz 1 und 5 je m.w.N.
⁵ Danzl in: KBB2, § 1323 ABGB Rz 11 m.w.N.
⁶ ZVR 1995/7.
⁷ OGH – ZVR 1995/7; OLG Wien – ZVR 1993/8; LG Eisenstadt – 37 R 2/07d (RIS)

Höhe des objektiven Minderwerts zu.⁸ Dieser stellt den **Wertverlust** des Fahrzeugs durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar und ergibt sich im Sinne der Differenzmethode durch einen fiktiven Vergleich des Vermögens vor und nach dem Unfall.

Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des objektiven Minderwerts durch eine Differenzbildung zwischen dem gemeinen Wert im Sinne des §1332 ABGB vor und unmittelbar nach dem Schadensereignis. Unter dem gemeinen Wert ist der **Verkehrswert** zu verstehen. Abhängig davon, wozu der Geschädigte durch das Schadensereignis veranlasst wurde, kann der gemeine Wert der **Wiederbeschaffungswert** oder auch der **Verkaufswert** sein. Der Verkaufswert zwischen Privaten wird als **Marktwert** bezeichnet. Beim unbeschädigten Fahrzeug liegt der Marktwert im Regelfall zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlereinkaufswert, weshalb er auch als Mittelwert bezeichnet wird. Bei beschädigten Fahrzeugen muss der Marktwert nicht zwingend höher sein als der Händlereinkaufswert, da hier das Ertragspotenzial der Reparatur zu berücksichtigen ist, zudem unterliegt der Händler bei einem Wrack nicht den strengen Gewährleistungsnormen.⁹ Während sich bei reparaturwürdigen Schäden der objektive Minderwert aus der **Marktwertdifferenz** vor und nach dem Unfall ergibt, lässt sich dieser Ermittlungsmodus bei Totalschäden nicht aufrechterhalten, da es hier zu einer Ersatzbeschaffung kommt und daher andere Werte zur Bestimmung des Vermögensverlustes herangezogen werden müssen. Es ist deshalb bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts eine Differenzierung in zwei Grundfälle erforderlich.

Unterscheidung in zwei Grundfälle

Fall 1:

Wenn **kein Totalschaden** eingetreten ist, d.h., wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht oder aber um maximal rund 10 % übersteigen und die Reparatur daher tunlich und möglich ist, wurde der Geschädigte durch das Schadensereignis zu keiner Ersatzbeschaffung veranlasst. Wenn er keine Reparatur in der Fachwerkstätte beabsichtigt, dann besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen dem Marktwert des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem Marktwert des beschädigten Fahrzeuges unmittelbar danach (**objektiver Minderwert durch Marktwertvergleich**).

Fall 2:

Wenn hingegen die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen und der Geschädigte entweder von seinem Recht, bis zu einer Tunlichkeitsgrenze von ca. 10 % in einer Fachwerkstätte reparieren zu lassen, nicht Gebrauch macht oder diese Tunlichkeitsgrenze überschritten wurde, kann er zur Erreichung einer gleichwertigen Er-

⁸ RIS-Justiz RS0030312, RS0022844; ZVR 1995/7.
⁹ zur Begriffsdefinition vgl. Bürger/Pfeffer/Raucher/Sacher/Wielke, in: Fucik u.a. (Hrsg.) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil² (2008), Rz 268.

satzlage eine Ersatzbeschaffung vornehmen. Nach der Rechtsprechung darf er sich dazu eines Fachhändlers bedienen; er kann ein gleichwertiges Ersatzfahrzeug bei einem Händler ankaufen und das Unfallfahrzeug bei einem Händler verkaufen.¹⁰ Abweichend vom Fall 1 besteht daher die Vermögensschmälerung beim Totalschaden in der Differenz zwischen dem **Wiederbeschaffungswert** des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem **Verkaufswert** (Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeuges nach dem Schadensereignis (**objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis**).

Diese Unterscheidung ist wichtig, da im ersten Fall mangels Erfordernis einer Ersatzbeschaffung keine **Händlerspanne** bei der Quantifizierung des objektiven Minderwerts enthalten ist, wohingegen im zweiten Fall der marktübliche Verdienst des Wrack- bzw. Altteilehändlers zu berücksichtigen ist. Außerdem spielt im Falle einer Händlerbeteiligung bei der Schadensabwicklung das Ertragspotenzial der Reparatur eine wichtige wertbildende Einflussgröße, die bei der Wertschätzung vom Sachverständigen entsprechend kalkulatorisch berücksichtigt werden muss.

Objektiver Minderwert durch Marktwertvergleich

Im Fahrzeughandel ist unbestritten, 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 potenzielle Kaufinteressent zur Bemessung des Nachlasses wegen des Schadens zumindest überschlägig eine fiktive Wiederherstellung bzw. die für ihn damit verbundenen Kosten kalkulieren und diese seiner **Angebotsberechnung** zugrunde legen.

Wenn kein Totalschaden vorliegt und der Geschädigte nicht in einer Fachwerkstätte reparieren lassen will, dann ist entsprechend den Verhältnissen in der Praxis davon auszugehen, dass er den Schaden kostensparend (privat) instand setzen lassen will. Die Bemessung des objektiven Minderwerts orientiert sich daher in diesem Fall an einer kostengünstigen Reparatur bzw. an damit verbundenen reduzierten Reparaturkosten, die auch als **Entschädigungs-Reparaturkosten** bezeichnet werden. Damit ist der Vermögensschaden in einer Marktwertbetrachtung vollständig ausgeglichen. Wenn der Geschädigte keine Reparatur durchführen lässt und sein Fahrzeug weiter benutzt, dann ergibt eine **Vermögensstatusbetrachtung** durch einen fiktiven Verkauf des beschädigten Fahrzeuges an einen privaten Interessenten, dass dieser ebenfalls etwa den um die Entschädigungs-Reparaturkosten reduzierten Marktwert des Fahrzeuges vor dem Unfall dafür zu zahlen bereit wäre. Ein Fahrzeughändler oder eine Werkstätte dürfen in diese Überlegungen hingegen nicht einbezogen werden.

Die Quantifizierung der reduzierten Reparaturkosten obliegt dem Sachverständigen. In Abbildung der realen Marktverhältnisse hat er dafür angemessene Abschläge von den gewerblichen Reparaturkosten (Rabattfaktoren), sowohl bei den Arbeits- als auch bei den Materialkosten, zu berücksichtigen.

¹⁰ Danzl in: KBB², § 1323 ABGB Rz 7 m.w.N.

Bei Fahrzeugen im **oberen und mittleren Preissegment** erfolgt in der Regel durch den Schaden eine Marktwertreduktion in vollem Umfang der reduzierten 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 Wiederbeschaffungswerts zum Neupreis zu beurteilen, in welchem Umfang sich die Entschädigungs-Reparaturkosten tatsächlich wertmindernd auswirken, wobei verkehrssicherheitsrelevante Reparaturen besonders zu berücksichtigen sind.

Bei **neueren Fahrzeugen** ist bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts durch Marktwertvergleich aus technischer Sicht auch eine allfällige **merkantile Wertminderung** zu berücksichtigen. Der Marktwertverlust 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 Marktwertebene angemessen ermittelte merkantile Wertminderung muss daher zu den Entschädigungs-Reparaturkosten hinzugerechnet werden und wird dadurch beim Marktwertvergleich im Regelfall zum **impliziten Bestandteil** des objektiven Minderwerts; die Obergrenze stellen die gewerblichen Reparaturkosten dar. Die implizierte Berücksichtigung der merkantilen Wertminderung im Marktwertvergleich hat bei sehr jungen Fahrzeugen zur Folge, dass der objektive Minderwert häufig annähernd den vollen gewerblichen Reparaturkosten entspricht. Bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung von Kfz hat sich in Österreich die „Salzburger Formel“ durchgesetzt.¹¹

In der Praxis kommt es vor, dass der Geschädigte das beschädigte, aber reparaturwürdige Fahrzeug bei einem Fachhändler eintauscht oder sonst unrepariert veräußert. In diesem Fall gilt ebenfalls grundsätzlich, dass der Geschädigte Anspruch auf Ersatz der fiktiven Reparaturkosten, jedoch begrenzt mit der objektiven Wertminderung, hat. Auch dann, wenn die fiktiven Reparaturkosten die objektive Wertminderung unterschreiten, wird ein „Wahlrecht“ des Geschädigten, anstelle der fiktiven Reparaturkosten die (höhere) objektive Wertminderung zu begehren, von der Judikatur abgelehnt. Eine Ausnahme macht die Rechtsprechung nur dann, wenn dem Geschädigten die Weiterbenützung seines Fahrzeugs infolge dessen erheblicher Beschädigung nicht mehr zumutbar ist und er sein begründetes Misstrauen in die Wiederherstellbarkeit der Sicherheit des Fahrzeugs durch dessen Veräußerung in unrepariertem Zustand zum Ausdruck bringt. Bei Vorliegen einer solchen „schweren Havarie“ (eines „unechten Totalschadens“) hat der Geschädigte dann, wenn die fiktiven Reparaturkosten die objektive Wertminderung unterschreiten, nicht bloß Anspruch auf Ersatz der fiktiven Reparaturkosten, sondern auf Schadensersatz auf Basis der objektiven Wertminderung. Dies gilt nicht nur für Neuwagen¹², sondern auch dann, wenn das beschädigte Fahrzeug die Kriterien eines Neuwagens nicht mehr erfüllt.¹³

¹¹ vgl. Kodek, Ottyk, Pfeffer: Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286 ff.

¹² 2 Ob 162/06x = EvBl 2007/108 = ZVR 2008/45 (dazu Ch. Huber ZVR 2008/29)

¹³ 2 Ob 158/07k = ZVR 2008/227 = JBl 2009, 39

Objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis

Im Totalschadensfall bzw. auch beim „unechten Totalschaden“ kann der Geschädigte eine Ersatzbeschaffung unter Einschaltung des Handels vornehmen; sein **Vermögensverlust** liegt daher in der Differenz zwischen dem **Händlerverkaufswert** (Wiederbeschaffungswert) des unbeschädigten Fahrzeuges vor dem Unfall und dem **Händlereinkaufswert** (Wrackwert) des beschädigten Fahrzeuges danach.

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswerts erfolgt in der Praxis durch Listen oder noch wesentlich präziser durch eine automatisierte Beobachtungs-Marktanalyse z.B. mit dem **Autopreisspiegel**¹⁴. Schwierigkeiten ergeben sich häufig bei der Quantifizierung des **Restwerts**. Die Schätzung des objektiven Rest- bzw. Wrackwerts beim Totalschaden ist Aufgabe des Sachverständigen, wobei es sich dabei entweder um Prognoseschätzungen im Zuge einer objektiv-abstrakten Bemessung bei noch nicht erfolgten Verkäufen oder um Angemessenheitsprüfungen im Falle von bereits erzielten bzw. behaupteten Verkaufspreisen bei subjektiv-konkreter Berechnung handeln kann.

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um nicht mehr als ca. 30 % übersteigen, wird von den potenziellen Käufern der Fahrzeuge im Regelfall trotz des eingetretenen Totalschadens eine (kostengünstige) **Instandsetzung** des beschädigten Fahrzeuges beabsichtigt. Um unseriöse Machenschaften bei der Quantifizierung des Restwerts von vornherein auszuschließen, muss der Restwertkalkulation bei noch instandsetzbaren Totalschäden ein durchschnittlicher seriöser Interessent, als Käufer vom Wrackhändler, zugrunde gelegt werden, der über Möglichkeiten verfügt, das Fahrzeug kostengünstig zu reparieren. 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 handelsübliche Spanne berücksichtigt werden. Aus diesem „rückwärts-kalkulatorischen Ansatz“ ergibt sich der objektive Minderwert aus den Entschädigungs-Reparaturkosten zuzüglich einer marktüblichen Mindest-Wrackhändlerspanne.

Übersteigen hingegen die Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert um mehr als ca. 30 %, so besteht im Regelfall seitens seriöser Kaufinteressenten nur noch eine **Verwertungsabsicht**. Eine Instandsetzung ist, außer in Ausnahmefällen, mit seriösen Mitteln im Inland und einer kostensparenden Reparatur nicht mehr wirtschaftlich. In diesen Fällen hat der Sachverständige unter Zugrundelegung seiner **Marktkennntnisse** 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** dieser Teile, 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. Auf dieser Grundlage wurde die soge-

nannte „**Top-Down-Methode**“ entwickelt, mit der Restwerte von Unfallfahrzeugen auf einem kalkulatorischen Weg, ohne Einholung von konkreten Kaufangeboten von Händlern nachvollziehbar ermittelt werden können. Diese Methode kann in der Bewertungssoftware „Autopreisspiegel“ angewendet werden.

Die nachfolgende **Tabelle** gibt zusammenfassend eine **Übersicht** über die Grundfälle der österreichischen Kfz-Schadensbemessung und die Rechenansätze im entwickelten Berechnungsschema:

Grundfälle	Berechnung des Ersatzanspruchs	Rechenansatz	Bemerkungen
Reparaturkosten < Wiederbeschaffungswert; kein Totalschaden			
a) Reparatur in einer Fachwerkstätte	gewerbliche Reparaturkosten	Summe der einzelnen Instandsetzungspositionen in einer Fachwerkstätte	
b) nachgewiesene Absicht, in einer Fachwerkstätte reparieren zu lassen	gewerbliche Reparaturkosten	Summe der einzelnen Instandsetzungspositionen in einer Fachwerkstätte	
c) private (Pfusch-)Reparatur	tatsächlicher Aufwand	Reparaturkosten unter Berücksichtigung marktüblicher Rabatffaktoren bei Ersatzteilen und Arbeitskosten	
d) Eigenreparatur	tatsächlicher Aufwand	Reparaturkosten unter Berücksichtigung eines allfälligen marktüblichen Rabatffaktors bei Ersatzteilen und eines angemessenen Stundensatzes für den Geschädigten	

¹⁴ vgl. www.autopreisspiegel.at bzw. www.autopreisspiegel.de

e) keine Reparaturabsicht; Fahrzeug wird unrepariert weitergenutzt (bzw. unklare Dispositionsabsichten des Geschädigten)	fiktive Reparaturkosten; maximal, aber objektiver Minderwert durch Marktwertvergleich = Marktwert vor dem Unfall abzüglich Marktwert nach dem Unfall	Entschädigungs-Reparaturkosten zuzüglich allfälliger merkantiler Wertminderung	bei sehr alten bzw. stark abgenutzten Fahrzeugen: Anpassung des Wertverlustes im Verhältnis zum Fahrzeugwert
f) Geschädigter hat das Fahrzeug unrepariert verkauft bzw. bei einem Fachhändler eingetauscht.	grundsätzlich wie oben; Ausnahme: „schwere Havarie“: objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis	Entschädigungs-Reparaturkosten zzgl. allfälliger merkantiler Wertminderung, bei „schwerer Havarie“ siehe unten	
Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert, aber Überschreitung unter ca. 130 %; Totalschaden, aber kostengünstig instandsetzbar	objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis = Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert	Entschädigungs-Reparaturkosten zzgl. Mindesthändlerspanne	Berechnung über die Instandsetzungsschiene (retrograder Ansatz)
Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert, aber Überschreitung über ca. 130 %; Totalschaden – keine Wrackinstandsetzung mehr zu erwarten	objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis = Wiederbeschaffungswert abzüglich Wrackwert	Wrackwertberechnung aus der Summe der zu erwartenden Restersatzteilerlöse abzüglich Ausbau- und Verwertungskosten	Berechnung über die Verwertungsschiene (Top-Down-Verfahren)

Zusammenfassung

Die objektive Wertminderung (objektiver Minderwert) ist ein Spezifikum der österreichischen Rechtsprechung, vorwiegend im Bereich des Kfz-Schadensersatzes. Darunter versteht man jenen objektiv-abstrakten Vermögensverlust, den der Geschädigte als Unfallfolge durch den Wertverlust seines Fahrzeuges erleidet. Der objektive Minderwert ist durch die Reparaturkosten nach oben limitiert. Er wird im Regelfall von den österreichischen Gerichten dann zugesprochen, wenn keine Reparatur durchgeführt wird.

Im vorliegenden Artikel wird die Ermittlung der **objektiven Wertminderung** (objektiver Minderwert) von beschädigten Kraftfahrzeugen auf der Grundlage eines neuen Berech-

nungsschemas dargestellt. Den zentralen Kernpunkt stellt die notwendige Trennung in zwei Grundfälle dar. Wenn kein Totalschaden eingetreten ist, muss der objektive Minderwert über einen Marktwertvergleich anders ermittelt werden als im Fall eines wirtschaftlichen Totalschadens, bei dem der Geschädigte zu einer Ersatzbeschaffung veranlasst wird.

Literaturhinweise

Apathy: Fragen des Ersatzes von Reparaturkosten nach der Beschädigung von Kraftfahrzeugen, ZVR 1981, 256

Bürger/Pfeffer/Rauchecker/Sacher/Wielke in: Fucik u.a. (Hrsg.): Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil², 2008

Enthofer/Freitag/Pfeffer: Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, S. 43

Huber, Ch.: Der Restwert – Ein komplexes Problem im Spannungsverhältnis zwischen Geschädigtem, Kfz-Haftpflichtversicherer und Kfz-Sachverständigem, DAR 2002, 337 (Teil 1) und 385 (Teil 2)

Huber, Ch.: Totalschadensabrechnung – die Ermittlung des Restwerts aus rechtlicher Sicht, SV 2008, S. 61

Krieger: Wrackwertproblematik bei Kfz-Totalschäden in der Haftpflichtversicherung aus österreichischer und deutscher Sicht, wbl 2007, S. 365

März/Plöchingner: Sind die Ergebnisse aus Restwertbörsen beeinflussbar?, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 1/2007

Nedwed: Schadensablöse – Probleme der Schadensberechnung abseits der Wirklichkeit, SV 1999, S. 10

Ottlyk/Gwercher/Pfeffer: Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, FS 100 Jahre SV-Hauptverband 2012, S. 465

Pfeffer: Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2008, S. 67

Sacher: Der objektive und der subjektive Minderwert, SV 2008, 25:

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