

# Sachverständige in Österreich

## Festschrift 100 Jahre Hauptverband der Gerichtssachverständigen

herausgegeben von

**Vis. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Matthias Rant**  
Präsident des Hauptverbandes der Gerichtssachverständigen

Lektoren:

**Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Gobiet**  
Präsident des Landesverbandes Steiermark und Kärnten

**Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Kurt P. Judmann**  
Präsident des Landesverbandes Wien, Niederösterreich und Burgenland

**Dr. Erich Kaufmann**  
Präsident des Landesverbandes Oberösterreich und Salzburg

**Baurat h.c. Arch. Dipl.-Ing. Rainer J. König**  
Präsident des Landesverbandes Tirol und Vorarlberg

**Hofrat Dr. Alexander Schmidt**  
Rechtskonsulent des Verbandes

**Mag. Johann Guggenbichler**  
Rechtskonsulent des Verbandes

**Dr. Roman Krammer**  
Linde Verlag Wien Ges.m.b.H.



# **Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung**

*Wolfgang Ottlyk/Ludwig Gwercher/Wolfgang Pfeffer*

- 1. Einleitung**
- 2. Preis- und Wertbegriffe**
- 3. Methoden der Fahrzeugbewertung**
- 4. Die Ermittlung des Wiederbeschaffungs-, des Händlereinkaufs- und des Marktwerts**
- 5. Die Ermittlung des Restwerts**
- 6. Die Ermittlung des objektiven Minderwerts**
- 7. Die Ermittlung der merkantilen Wertminderung**
- 8. Zusammenfassung und Ausblick**

## 1. Einleitung

In Österreich sind derzeit rund 6 Mio Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen.<sup>1</sup> Im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich zirka 550.000 Schadensfälle gedeckt, die Deckungen im Bereich der Kfz-Kaskoversicherung belaufen sich auf zirka 697.000 Schäden pro Jahr. Das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung beträgt jährlich zirka € 2,02 Mrd.<sup>2</sup> Häufig stellt sich die Frage, ob ein Totalschaden eingetreten ist, wie hoch der objektive Minderwert ist bzw auf welche Höhe sich eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung beläuft. In all diesen Fällen muss neben der Reparaturkalkulation auch eine Bewertung des Kraftfahrzeugs durchgeführt werden. Abgesehen von der Schadenregulierung kommt der richtigen Fahrzeugbewertung aber auch im Kfz-Handel eine sehr wichtige Bedeutung zu. In Österreich werden jährlich zirka 968.000 Gebrauchtfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, in den meisten Fällen geht der Anmeldung ein Kauf bzw Verkauf voraus, im Zuge dessen das Fahrzeug einer Wertbestimmung unterzogen werden muss.<sup>3</sup> Schließlich müssen Kfz-Bewertungen auch in Gewährleistungsfällen zur Quantifizierung einer allfälligen Preisminderung bzw eines angemessenen Wandlungsbetrags durchgeführt werden. Aufgrund der enormen Verbreitung und der damit verbundenen hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung spielt die richtige Bewertung von Kraftfahrzeugen in unserem Wirtschaftsleben eine besonders wichtige Rolle.

Während die Schätzung von Fahrzeugwerten in der Vergangenheit oftmals durch Festlegungen des Sachverständigen aufgrund seiner Erfahrungen bzw durch die Heranziehung von vorberechneten Listenwerten bestimmt war, trat in den letzten Jahren in der Gerichtspraxis zunehmend das Erfordernis der Nachvollziehbarkeit von Wertermittlungen in den Vordergrund. Ausgehend von den wichtigsten Wertbegriffen werden im vorliegenden Artikel aktuelle Methoden zur Bewertung von beschädigten und unbeschädigten Kraftfahrzeugen aus der Sicht des Sachverständigen für Kfz-Bewertungen vorgestellt, die eine Nachvollziehbarkeit und damit Überprüfbarkeit der Schätzung ermöglichen.

## 2. Preis- und Wertbegriffe

Im Bereich der Kfz-Bewertung kommen folgende Werte zum Tragen:

- Preis: Ein Geldbetrag, der unter Berücksichtigung individueller Einflüsse zufällig für ein bestimmtes Wirtschaftsgut geboten bzw bezahlt wird.
- Wert: Repräsentativer Durchschnittspreis (Mittelwert) von mehreren konkreten Preisen.
- Wiederbeschaffungswert (Händlerverkaufswert): Darunter ist jener Durchschnittspreis zu verstehen, der am redlichen inländischen Kfz-Fachmarkt bei einer Wiederbeschaffung vom Geschädigten voraussichtlich zu bezahlen sein wird.
- Händlereinkaufswert (Mindesterloß, Prognosewert): Darunter ist der durchschnittlich zu erwartende Ankaufspreis eines seriösen inländischen Fahrzeughändlers zu verste-

<sup>1</sup> Statistik Austria, Kfz-Bestand 2010.

<sup>2</sup> Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2010.

<sup>3</sup> Statistik Austria, Kfz-Gebrauchtzulassungen 2010.

hen. Die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Händlerereinkaufswert stellt die Handelsspanne dar.

- **Marktwert:** Ordentlicher gemeiner Preis, den eine Sache zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort hat (§§ 304 ff ABGB). Der Marktwert kommt beim Kauf zwischen Privaten zum Tragen, beim unbeschädigten Fahrzeug liegt der Marktwert im Regelfall zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlerereinkaufswert, weshalb er manchmal auch als Mittelwert bezeichnet wird.
- **Verkehrswert:** Ist ein flexibler Wertbegriff, der keinem konkreten Wert zugeordnet werden kann. Abhängig davon, wozu der Geschädigte durch das Schadensereignis veranlasst wurde, kann der Verkehrswert der Marktwert, der Wiederbeschaffungswert oder der Händlerereinkaufswert sein.
- **Restwert:** Händlerereinkaufswert des beschädigten Fahrzeugs.
- **Wrackwert:** Händlerereinkaufswert des beschädigten Fahrzeugs, wenn es mit wirtschaftlichen Mitteln nicht mehr instand gesetzt werden kann.
- **Zeitwert:** Ist ein übergeordneter Wertbegriff, der nicht exakt definiert ist und daher in Gutachten eigentlich nicht verwendet werden sollte. Ein Zeitwert kann sowohl ein Einkaufs- als auch ein Verkaufswert sein, auch ein Restwert stellt zu einem bestimmten Zeitpunkt einen Zeitwert dar. Die Verwendung dieses Wertbegriffs kann aufgrund seiner Mehrdeutigkeit zu Problemen und Missverständnissen führen.
- **Merkantile Wertminderung (Wertdifferenz):** Differenzbetrag zwischen dem gemeinen Wert eines Fahrzeugs unmittelbar vor dem Eintritt des Unfallschadens und dem gemeinen Wert dieses Fahrzeugs im ordnungsgemäß reparierten Zustand nach dem Unfall. Monetäre Abgeltung des verbleibenden Misstrauens nach der fachgerechten Instandsetzung.
- **Technische Wertminderung (Wertdifferenz):** Wertverlust, den das Fahrzeug durch eine unvollständige bzw nicht fachgerechte Reparatur erleidet. Optische Beeinträchtigungen durch neue Fügetechniken (Kleben, Nieten) stellen eine merkantile und keine technische Wertminderung dar.
- **Objektiver Minderwert (Wertdifferenz):** Stellt den Wertverlust des Fahrzeugs in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar. Kommt zum Tragen, wenn keine Reparatur in einer Fachwerkstätte durchgeführt wird oder beabsichtigt ist. Wenn kein Totalschaden eingetreten ist, besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen dem Marktwert des Fahrzeugs vor und nach dem Schadeneintritt. Wenn ein Totalschaden eingetreten ist, besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert vor dem Schadeneintritt und dem Restwert (Händlerereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs.<sup>4</sup>

### 3. Methoden der Fahrzeugbewertung

Bei tausenden Kfz-Schadensregulierungen stellt sich für Sachverständige sowohl bei Gericht als auch außergerichtlich tagtäglich die Frage, wie hoch der Wiederbeschaffungswert eines gebrauchten Kraftfahrzeugs unmittelbar vor dem Schadeneintritt war, das

<sup>4</sup> A. Kodek/Pfeffer, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254.

heißt, mit welchem Betrag der Geschädigte im Falle eines Totalschadens angemessen entschädigt werden soll. Während viele Sachverständige solche Schätzungen früher auf der Grundlage ihrer Marktkenntnisse oftmals „aus dem Bauch heraus“ vorgenommen haben, ist dies aufgrund der hohen Erwartungen bei Gericht heute nicht mehr möglich. Beide Streitparteien, engagierte Anwälte, aber vor allem auch der Richter müssen verstehen können, wie der Sachverständige auf den von ihm dargelegten Wert kommt, das heißt, die Schätzung muss in jedem Detail nachvollziehbar sein. Diese Tendenz ist auch im Fahrzeughandel zu beobachten, Konsumenten sind vor allem durch das Internet heute wesentlich besser informiert und bei der Preisakzeptanz deutlich vorsichtiger geworden.

Die grundlegende Methodik der objektiven Bewertung von Wirtschaftsgütern besteht in einer Orientierung an den Preisen von Vergleichsobjekten. Diese Bewertungsmethode ist sehr alt, bereits in der Antike hat man Überlegungen angestellt, wie man bestimmte Güter durch Vergleiche von Marktpreisen ähnlich gehandelter Güter bewerten könnte. Auch das ABGB normiert in § 303 diese Bewertungsmethode, indem es schätzbare Sachen als diejenigen definiert, „deren Wert durch Vergleichung mit andern zum Verkehre bestimmt werden kann“.

Preise bilden sich in einer freien Marktwirtschaft durch Angebot und Nachfrage am Markt. Der objektive Wert eines Wirtschaftsguts ist hingegen immer ein Durchschnittspreis, das heißt der repräsentative Mittelwert von mehreren einzelnen Preisen. Aus einem einzelnen konkreten Angebotspreis kann daher aus fachlicher Sicht niemals ein Wert abgeleitet werden. Um einen Wert im Sinne der Vorgaben des § 303 ABGB bestimmen zu können, müssen immer mehrere konkrete Preise im Hinblick auf ihren Mittelwert statistisch ausgewertet werden – das heißt, es muss eine sogenannte Marktanalyse durchgeführt werden.

Vor dem Beginn des Internetzeitalters hat man versucht, aus den Angeboten von einzelnen Händlerinseraten in Zeitungen bzw durch Umfragen bei Händlern auf repräsentative Fahrzeugwerte zu schließen. Aufgrund des enormen Aufwands hat sich diese Methode im Kfz-Bereich in der Praxis nicht durchsetzen können. Um die Fahrzeuge dennoch mit einem vertretbaren ökonomischen Aufwand irgendwie bewerten zu können, haben in Deutschland *Max Danner* bzw *Hanns W. Schwacke* in den 1950er-Jahren auf der Grundlage von Inseraten bzw Verkaufsmeldungen sogenannte Abwertungskurven entwickelt, mit denen man – ausgehend vom Fahrzeugneupreis – die Zeitwerte im Sinne einer „Idealisierung des Abwertungsprozesses“ einfach und kostengünstig „errechnen“ konnte. Dieses Grundsystem hat sich im Laufe der Jahrzehnte europaweit durchgesetzt, wobei Verbesserungen durchgeführt wurden, indem man zB versucht hat, die Abwertungskurven den Marktverläufen der einzelnen Modelle anzupassen und in „Wertlisten“ periodisch zu publizieren. In Europa wird dieses Bewertungssystem im Wesentlichen von den beiden großen Firmen DAT und EurotaxGlass's angeboten, es gibt aber auch kleinere Softwarelösungen, mit denen Bewertungen mit Hilfe von Abwertungskurven vorgenommen werden können, wie zB mit den Programmen Wert 2011 oder Kfz-Bewertung 3.0.

Das Problem bei der Bewertungsmethode mit Abwertungskurven bzw mit darauf aufbauenden Listen besteht allerdings aus fachlicher Sicht darin, dass die Kurven weitgehend statisch sind und damit die heute oft starken dynamischen Wertbewegungen am Markt nicht mehr wirklich befriedigend abgebildet werden können. Das ist auch die Er-

klärung, warum die auf diesem Weg ermittelten Werte deutlich neben den tatsächlichen Marktwerten liegen können und die Abbildung der Marktpreise – zumindest für das hohe Niveau in Gerichtsverfahren – manchmal nicht mehr zufriedenstellend ist. Neben vielen Einflussfaktoren liegt ein Grund für die Dysfunktion der Abwertungskurven auch darin, dass die ehemalige Rückkopplung bei den Listensystemen durch das Internet empfindlich gestört wurde und daher nicht mehr funktioniert. Während es durch die früher weitgehend geschlossene Anwendung der Listenwerte zu einer Art „selbsterfüllenden Prophezeiung“ gekommen ist, sind die Marktteilnehmer heute durch das Internet wesentlich besser informiert und emanzipieren sich immer stärker von den in den Listen festgesetzten Werten. Dazu kommt das Problem der fehlenden Nachvollziehbarkeit, zumal für den Sachverständigen bei Gericht keine Möglichkeit besteht, das Zustandekommen des Listenwerts exakt darzulegen, was zur Folge hat, dass er oftmals um die zusätzliche Durchführung einer eigenen Marktanalyse (samt Präsentation von Vergleichsfahrzeugen) nicht umhinkommt.

Durch die Verlagerung des beinahe gesamten Gebrauchtwagenmarkts in das Internet hat sich bei den Kfz-Sachverständigen die manuelle Methode der „Marktanalyse im Internet“ etabliert, diese Methode wird seit zirka fünf bis sechs Jahren bei Gericht im großen Stil angewendet. Da auch bei dieser Erhebungsart der Zeitaufwand und vor allem die Genauigkeit der statistischen Auswertung noch immer zu wünschen übrig lassen und überdies keine historischen Abfragen möglich sind, wurde von Gerichtssachverständigen eine automatisierte Suchmaschine entwickelt, mit der nunmehr praktisch auf „Knopfdruck“ ein Großteil des österreichischen Gebrauchtwagenmarkts analysiert und statistisch sauber ausgewertet werden kann. Da die Entwicklung der Angebotspreise durch einen Roboter beobachtet wird und nur die letzten Angebotspreise vor der Löschung des Inserats herangezogen werden, ist gewährleistet, dass zu hohe „Wunschpreise“ diese Auswertung nicht verzerren. Handelsübliche Abschläge im Zuge der Kaufverhandlungen werden durch einen marktüblichen Endrabatt berücksichtigt. Da die Fahrzeugdaten gespeichert werden, ist auch eine historische Fahrzeugbewertung möglich, was gerade in Gerichtsverfahren, in denen die Bewertung oft erst ein bis drei Jahre nach dem Unfall durchgeführt werden muss, sehr wichtig ist. Mit dieser als „Autopreispiegel“ benannten Software wird transparent, wie die einzelnen Fahrzeugmodelle im Durchschnitt am österreichischen Markt zum Unfallzeitpunkt tatsächlich gehandelt wurden, zudem wird die Begründung für das Gericht bzw für den Kunden in Form von aufgelisteten realen Referenzfahrzeugen mitgeliefert. Der Gewinn dieses neuen Systems liegt vor allem in einer wesentlich höheren Genauigkeit und Nachvollziehbarkeit bei einer gleichzeitigen enormen Zeitersparnis. Wichtig ist aus fachlicher Sicht die Unterscheidung zwischen Marktanalyse und Marktbeobachtungsanalyse. Nur mit einem echten Beobachtungstool, bei dem die Marktpreisentwicklung im Zeitverlauf ausgewertet wird, ist es möglich, das richtige Marktpreisniveau zu ermitteln. Mit einer normalen Marktanalyse im Sinne einer Online-Recherche von bestehenden aktuellen Angeboten ist es im Regelfall nicht möglich, das Wunschpreisproblem in den Griff zu bekommen.

Für die Bewertung von Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich umfangreiche Fachkenntnisse und konkrete Praxiserfahrungen auf dem Gebiet der Kfz-Technik, der Karosseriereparatur und des Kfz-Handels erforderlich. Aus fachlicher Sicht ist davon auszugehen, dass die wichtigen Fachfragen im Zusammenhang mit der Fahrzeugbewertung mit

einer theoretischen technischen Ausbildung alleine nicht umfassend beantwortet werden können.<sup>5</sup>

#### 4. Die Ermittlung des Wiederbeschaffungs-, des Händlereinkaufs- und des Marktwerts

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswerts sollte heute lege artis durch eine Orientierung an Verkaufspreisen von vergleichbaren Fahrzeugen am realen inländischen Gebrauchtwagenmarkt erfolgen. Auch für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts sind die Preise einzelner Fahrzeuge für die Wertermittlung nicht dienlich. Um einen repräsentativen Wert im Sinne des geforderten Durchschnittspreises ermitteln zu können, müssen stets mehrere in Alter und Zustand vergleichbare Fahrzeuge als Bewertungsbasis – im Sinne einer umfassenden Analyse des Markts – herangezogen werden. Die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts kann entweder mit Kurven- bzw Listensystemen oder – qualitativ wesentlich hochwertiger – mit automatisierten Marktbeobachtungsanalysetools erfolgen. Mit diesen Hilfsmitteln kann allerdings immer nur der durchschnittliche Wiederbeschaffungswert eines Fahrzeugs im Zustand 2-3 gemäß ÖNORM V 5080 bestimmt werden, der in weiterer Folge auf das konkret zu schätzende Fahrzeug angepasst werden muss. Das heißt, Abweichungen des statistisch ermittelten Mittelwertfahrzeugs vom konkret zu bewertenden Fahrzeug müssen stets mit entsprechenden Zu- und Abschlägen berücksichtigt werden.

Zur Quantifizierung dieser Zu- und Abschläge ist eine genaue Befundaufnahme unerlässlich. Der Sachverständige muss bei der Besichtigung die Besitzeranzahl, den Servicenachweis, die Betriebs- und Verkehrssicherheit gemäß § 57a KFG, die Laufleistung, den Ausstattungsumfang und vor allem den technischen und optischen Zustand des Fahrzeugs (inklusive allfälliger Schäden oder werterhöhender Instandsetzungen) möglichst exakt bestimmen und mittels Fotos und Notizen dokumentieren. Danach müssen die einzelnen Abweichungen bewertet und mittels Zu- und Abschlägen (ausgehend vom empirisch ermittelten Mittelwertfahrzeug) durch Korrekturfaktoren angepasst werden. Gerade diese Fragen spielen bei der Fahrzeugbewertung eine wichtige Rolle, hier fließen die Sach- und Fachkenntnisse des Sachverständigen sehr stark in den Bewertungsprozess ein. Es geht dabei zB um Fragen, wie sich ein Hagelschaden auf den Wert eines 10 Jahre alten Fahrzeugs auswirkt oder in welchem Ausmaß sich eine Werterhöhung durch den Einbau eines neuen Motors in einen 5 Jahre alten PKW ergibt. Eine weitere ganz wichtige Fragestellung betrifft die Bewertung der Sonderausstattungen. Hier ist in der Praxis immer wieder der Fehler zu beobachten, dass alle im Fahrzeug verbauten Extras nach willkürlich festgelegten Abwertungskurven bewertet werden und dann „blind“ dem empirisch ermittelten Basiswert zugeschlagen werden. Um Doppelbewertungen zu vermeiden, muss unbedingt zumindest überschlagmäßig berücksichtigt werden, welche Extras im Mittelwertauto bereits enthalten sind. Für die Quantifizierung der Zu- und Abschläge stehen in modernen Softwareprogrammen Hilfsmittel zur Verfügung, die eine einfache und fachlich nachvollziehbare Anpassung des zu bewertenden Fahrzeugs an den Zustand und die Ausstattung des Mittelwertfahrzeugs ermöglichen.

<sup>5</sup> Nagl/Riautschnig/Gwercher, Merkantile Wertminderung, ZVR 2011, 384 (387 f).

Der Händlereinkaufswert wird im Regelfall rechnerisch vom marktkonform ermittelten Wiederbeschaffungswert abgeleitet. Dazu wird vom Wiederbeschaffungswert eine handelsübliche Spanne im Ausmaß von 15 bis maximal 25 % vom Wiederbeschaffungswert in Abzug gebracht. Mit der Händlerspanne erwirtschaftet der Fahrzeughändler seine Erträge, er bestreitet davon auch allfällige Reparaturen und Aufbereitungskosten und deckt damit mögliche Kosten für allfällige Gewährleistungsansprüche ab.

Der Marktwert wird in der Praxis ebenfalls rechnerisch als Mittelwert zwischen dem Händlerverkaufs- und dem Händlereinkaufswert abgeleitet. Alternativ besteht die Möglichkeit, den Marktwert als Mittelwert von realen Privatangeboten vergleichbarer Fahrzeuge zu ermitteln, wobei auch hier die Problematik der Wunschpreise und des Endrabatts besonders berücksichtigt werden muss.

## 5. Die Ermittlung des Restwerts

Während die Ermittlung des abstrakten Wiederbeschaffungswerts mittels automatischer Marktbeobachtungsanalyse in der Sachverständigenpraxis bereits weit verbreitet und sowohl aus rechtlicher als auch aus fachlicher Sicht unproblematisch ist, bestehen bei der Frage der Bewertungsmethodik von unfallbeschädigten Kraftfahrzeugen noch immer erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Die Versicherungswirtschaft wendet bei der Restwertermittlung bereits seit vielen Jahren das Bestbieterprinzip an, indem sie die beschädigten Fahrzeuge im Falle eines Totalschadens in sogenannte Wrackbörsen stellt und im Regelfall das Bestgebot der Schadenabrechnung zugrunde legt, wobei die Legitimität dieser Methode argumentativ von der Schadensminderungspflicht abgeleitet wird. Die Kfz-Branche und auch Konsumentenschützer (zB die Arbeiterkammer) behaupten hingegen seit Jahren, dass diese von den Versicherungen angewandte Methode nicht zulässig sei, und kritisieren in diesem Zusammenhang vor allem, dass es sich bei den Bestbietern in den Wrackbörsen oftmals um Firmen oder Personen aus dem ost- und südosteuropäischen Raum handle, die anderen Kalkulationskriterien unterliegen und mitunter unseriöse Absichten mit den ersteigerten Fahrzeugen verfolgen würden, und dass der regionale Aspekt unbeachtet bleibe.

Ob ein konkret vorhandenes Höchstgebot für das Wrack der Schadensbemessung zugrunde gelegt werden darf, ist eine Rechtsfrage. Aus der Sicht des gerichtlich beeedeten Sachverständigen für Fahrzeugbewertungen erscheint die von den Versicherungen praktizierte Bewertung über das Höchstpreisgebot in der Wrackbörse aus folgenden Gründen problematisch:

Wie bereits dargestellt wurde, kann aus einem einzelnen konkreten Angebotspreis kein Wert abgeleitet werden. Wenn nur ein konkretes Angebot – und zwar das Höchstgebot – für die Bestimmung des gemeinen Werts herangezogen wird, dann könnte sich daraus aus fachlicher Sicht ein Konflikt mit dem ABGB ergeben. Es stellt sich die Frage, ob die im ABGB nicht direkt verankerte Schadensminderungspflicht die gesetzlichen Vorgaben der Wert- und Schätzdefinition der §§ 303 ff und des § 1332 ABGB außer Kraft setzen kann.

Zweifel an der fachlichen Zulässigkeit des Heranziehens von Bestgeboten aus der Wrackbörse zur objektiv-abstrakten Schadensberechnung ergeben sich aus technischer Sicht aber auch noch aus dem folgenden anderen logischen Grund:

Was der Geschädigte mit dem Fahrzeugwrack macht, das heißt, ob er es verkauft, im beschädigten Zustand behält oder selbst wiederinstandsetzt, obliegt seiner Dispositionsfreiheit. Gemäß § 1332 ABGB ist von einer objektiv-abstrakten Schadensberechnung auszugehen.<sup>6</sup> In diesem Fall errechnet sich der objektive Schaden aus der Differenz zwischen dem (abstrakten) Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs und dem (abstrakten) Händlereinkaufswert (Restwert) des beschädigten Fahrzeugs nach dem Unfall. Um bei vergleichbaren Wertgrößen zu bleiben, sollte daher konsequenterweise – ebenso wie beim Wiederbeschaffungswert – bei der Schätzung des Restwerts der Mittelwert von mehreren Angeboten herangezogen werden.

Würde man den auf Mittelwertbasis ermittelten Wiederbeschaffungswert mit einem konkreten Höchstpreis für das Wrack eines Anbieters in eine Differenzbeziehung setzen, wie das vor allem in der außergerichtlichen Praxis zu beobachten ist, dann würde das bedeuten, dass man Äpfel mit Birnen vergleichen würde und damit nicht die gesuchte objektiv-abstrakte Wertdifferenz richtig bestimmen könnte. Aus technischer Sicht kann zur präzisen Feststellung der richtigen Wertdifferenz immer nur Gleiches mit Gleichem in Beziehung gesetzt werden, also zB die Differenz zwischen dem höchsten Wiederbeschaffungspreis eines konkreten Gebrauchtwagenhändlers und dem höchsten Wrackpreisangebot eines konkreten Wrackhändlers gebildet werden. Keinesfalls aber sollte ein Mittelwert auf der Wiederbeschaffungsseite mit einem Extrempreisgebot aus der Wrackbörse verglichen werden. So wie es auch in der Wirtschaftspraxis völlig selbstverständlich ist, dass zwischen Brutto- und Nettowerten keine Differenzen gebildet werden dürfen, sollte eine Vermischung von Wertansätzen auch bei der Ermittlung des objektiven Kfz-Schadens vermieden werden. Niemand würde auf die Idee kommen, zur Schadensbemessung einen Nettoestwert vom Bruttowiederbeschaffungswert abzuziehen und die Differenz an den Geschädigten auszubehalten. Würde man die oft ins Treffen geführte Schadensminderungspflicht wirklich ernst nehmen wollen, dann würde das bedeuten, dass der Geschädigte bei der Wiederbeschaffung – ebenso wie beim Restwert – gezwungen wäre, das billigste Fahrzeug aus der Reihe gleichwertiger angebotener Ersatzfahrzeuge auszuwählen, was in der Praxis natürlich nicht der Fall ist.

Abgesehen von der Bestbieterabrechnung wäre die Wrackbörse an sich aus sachverständiger Sicht ein durchaus taugliches Mittel, um mehrere Wrackpreisangebote von potenziellen Interessenten einzuholen. Würde man aus diesen vielen Preisangeboten einen Mittelwert berechnen und diesen Wert dann als repräsentativen Wrackwert der Schadenabrechnung zugrunde legen, dann wäre dies ein durchaus vernünftiger Weg. Das große Problem liegt allerdings darin, dass die Wrackbörsen ohne das jetzige Bestbieterzuschlagsprinzip nicht funktionieren können, da davon auszugehen ist, dass jeder Interessent bzw Bieter in der Wrackbörse ein ökonomisches Interesse hat und für Markterhebungen alleine nicht zur Verfügung steht, ohne die Chance auf den Ankauf eines Fahrzeugs zu erhalten – der Bestbieter würde ja in diesem Fall das Fahrzeug niemals erstehen können.

Es ist daher zu erwarten, dass beim Wegfall des Bestbieterzuschlagsprinzips zur Wertermittlung in der Wrackbörse keine Angebote mehr erstellt werden, da die Anbieter das Fahrzeug in diesem Fall nicht mehr kaufen könnten, sie würden alleine für Markt-

<sup>6</sup> Ch. Huber, Aktuelle Fragen des Sachschadens (Teil II), ÖJZ 2005, 211.

analysezwecke missbraucht werden. Wie sich in Deutschland gezeigt hat, haben auch Umfragen von Sachverständigen bei örtlichen regionalen Händlern keine wirklich befriedigenden Lösungen bei der Wertermittlung gebracht. Zum einen besteht hier die Gefahr von Absprachen, zum anderen würde die erforderliche Gewinnung von tatsächlichen repräsentativen Mittelwerten die Einholung von Dutzenden Angeboten erforderlich machen, was wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Zudem ist davon auszugehen, dass auch bei diesen Firmen ohne die Chance, ein Wrack kaufen zu können, die Auskunftsfreudigkeit bald versiegen wird. Kein Unternehmer lässt sich heute unentgeltlich als Fahrzeugbewerter benutzen.

Aus diesen Gründen kann sich aus Sachverständigensicht als einzig sinnvoller, wirtschaftlich realisierbarer Weg in Zukunft nur die kalkulatorische Ermittlung des Restwerts durchsetzen. Bei dieser Methode wird überlegt, um welchen Preis ein durchschnittlicher inländischer Händler das beschädigte Fahrzeug gerade noch einkaufen kann, sodass er – unter Berücksichtigung allfälliger voraussichtlicher Erträge aus der Ersatzteilverwertung sowie der mit der Verwertung verbundenen Kosten – noch einen ausreichenden Gewinn erwirtschaften kann (Top-Down-Methode).<sup>7</sup> Bei dieser objektiven Methode ergeben sich neben der Nachvollziehbarkeit auch noch weitere Vorteile für alle am Schadensregulierungsprozess Beteiligten. Zum einen kann damit die Restwertermittlung sehr schnell erfolgen, die mit den Wrackbörsen verbundenen Kosten, die langen Wartezeiten und auch die Gewährleistungsprobleme entfallen. Zum anderen werden die Rechtssicherheit und die Transparenz der Abrechnungen dadurch deutlich erhöht. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass es nicht die Pflicht der Versicherung ist, mit viel Aufwand einen Käufer für das beschädigte Fahrzeug zu suchen, dieses zu vermitteln und sich dann allenfalls noch mit Gewährleistungsfragen auseinanderzusetzen. Vielmehr hat der Versicherer seine Entschädigungsleistung erfüllt, wenn er an den Geschädigten die Differenz zwischen dem richtig geschätzten Wiederbeschaffungswert und dem richtig geschätzten Restwert bezahlt. Was mit dem Wrack danach passiert, liegt im alleinigen Entscheidungsbereich des Geschädigten als Fahrzeugeigentümer.

Die kalkulatorische Restwertermittlung kann der Sachverständige mit seinem Fachwissen rasch und nachvollziehbar durchführen, er kann sich dabei auch moderner Hilfsmittel bedienen, wie zB der Software Kfz-Bewertung 3.0. Bei dieser Methode können auch regionale Aspekte durch die Berücksichtigung des lokalen Wiederbeschaffungswerts und der regionalen Stundensätze bzw Rabatffaktoren in den kalkulatorischen Schätzzvorgang miteinbezogen und auf diesem Weg sehr gut abgebildet werden. Damit sind im Übrigen auch Restwertschätzungen im Ausland ohne konkrete Angebotsrecherchen vor Ort möglich.

Ob bei der Restwertschätzung der regionale Aspekt (zB eines Bundeslands) zu berücksichtigen ist, bleibt rechtlich zu beurteilen. Wenn bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts auf die Region des Geschädigten Rücksicht zu nehmen ist, wie das manchmal seitens der Gerichte gefordert wird, dann müssten konsequenterweise auch bei der Restwertschätzung regionale Aspekte (wie zB das Lohnniveau, die Marktstruktur) vom Sachverständigen berücksichtigt werden, sofern solche Unterschiede am Markt

vorhanden sind, was eine Sachverständigenfrage darstellt. Jedenfalls darf auch bei der Frage der Regionalität nicht der Fehler gemacht werden, einerseits bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts auf die Region des Geschädigten Rücksicht zu nehmen und andererseits bei der Quantifizierung des Restwerts plötzlich regionale Gesichtspunkte völlig außer Acht zu lassen. Auch hier würde es wiederum zu einem Vermischen von Äpfeln und Birnen und damit zu einem unrichtigen Ergebnis kommen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Vermischung von Wertansätzen bei Schadensabrechnungen (Wiederbeschaffungswert als Mittelwert und höchster Wrackpreis als Extremwert), wie das in der Vergangenheit mit dem Argument der Schadensminderungspflicht häufig erfolgt ist, jedenfalls aus sachverständiger Sicht zu keiner richtigen objektiv-abstrakten Wertdifferenz im Sinne des ABGB führen kann.

## 6. Die Ermittlung des objektiven Minderwerts

Wenn durch das Schadensereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, wenn der Geschädigte das Unfallfahrzeug, an dem kein Totalschaden eingetreten ist, ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar bleiben, stehen ihm nach aktueller Judikatur die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>

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. Im Falle eines Totalschadens ist der Geschädigte zu einer Ersatzbeschaffung veranlasst, in diesen Fällen besteht der objektive Minderwert daher in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs und dem Restwert (= Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs. Zur Ermittlung des objektiven Minderwerts stehen Hilfsmittel wie zB das Programm Kfz-Bewertung 3.0 zur Verfügung.

## 7. Die Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Bei Beschädigung und anschließender Reparatur eines Kraftfahrzeugs kann grundsätzlich niemals die Gefahr ausgeschlossen werden, dass nicht sämtliche Gebrechen entdeckt worden sind und/oder die Reparatur nicht ordnungsgemäß erfolgt ist. Ein über den

<sup>7</sup> Pfeffer/Ottlyk, Die rechnergestützte Ermittlung von Kfz-Restwerten und Ansprüchen aus Kfz-Gewährleistungen, ZVR 2008, 451.

<sup>8</sup> RIS-Justiz RS0030312; RS0022844; OGH 3. 3. 1994, 2 Ob 5/94, ZVR 1995/7.

<sup>9</sup> A. Kodek/Pfeffer, RZ 2009, 254 ff.

Umstand der Reparatur des Fahrzeugs nach dessen Beschädigung informierter Käufer wird dieses Fahrzeug deshalb nur bei Gewährung eines Preisabschlags gegenüber einem unbeschädigten (und ansonsten gleichwertigen) Fahrzeug erwerben. Aus dieser geringeren Wertschätzung am Markt, also aus der „gefühlsmäßigen Abneigung“ des Publikums beim Kauf beschädigter, wenngleich wiederinstandgesetzter Sachen, resultiert eine Wertminderung des Fahrzeugs, nämlich die merkantile Wertminderung.

Die Judikatur des OGH zur merkantilen Wertminderung geht von der Hypothese aus, dass einem normalen Durchschnittskäufer zum Zeitpunkt des Schadenseintritts zwei völlig gleiche Fahrzeuge angeboten werden, von denen das eine dem gegenständlichen Fahrzeug vor Schadenseintritt, das andere dem Zustand nach fachgerechter Instandsetzung entspricht. Da es bei dieser Bemessung nur zu einem hypothetischen Verkauf kommt, ist die merkantile Wertminderung durch einen objektiven Vergleich des Vermögens vor dem Unfall und nach fachgerecht erfolgter Reparatur zu ermitteln, als Bemessungsgrundlage relevant ist daher grundsätzlich der Verkehrswert.<sup>10</sup>

Zur Bemessung der merkantilen Wertminderung ist die Veränderung des gemeinen Werts im Sinne des § 1332 ABGB heranzuziehen. Da kein konkreter Verkauf an einen Händler erfolgt, darf weder der Händlereinkaufs- noch der Händlerverkaufswert (Wiederbeschaffungswert) zugrunde gelegt werden, die richtige Bemessungsgrundlage kann daher in diesen Fällen nur der Marktwert – als Mittelwert zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlereinkaufswert bzw. als Verkaufswert unter Privaten – darstellen.

Als Hilfsmittel zur Quantifizierung wurden in Österreich bisher die aus den 1970er-Jahren stammende Versicherungsverbandsformel und die Anfang der 1980er-Jahre entwickelte *Sacher-Wielke*-Formel verwendet. Ebenso wie in Deutschland hat sich die Judikatur zur merkantilen Wertminderung auch in Österreich insofern gewandelt, als die ehemals hohen Erfordernisse für den Zuspruch sukzessive herabgesetzt werden. Wurden früher die von den beiden herkömmlichen Formeln (Versicherungsverband und *Sacher/Wielke*) rigide vorgegebenen Alters- und Laufleistungsgrenzen sowie die Bedingungen bezüglich Vorschadensfreiheit und Besitzerzahl von der Judikatur mehr oder weniger widerspruchsfrei übernommen, so zeigt sich in den letzten Jahren eine Tendenz in Richtung Zuspruch von merkantiler Wertminderung auch für ältere bzw. stärker gebrauchte Fahrzeuge als bisher. Immer öfter ist der Sachverständige in der Praxis gezwungen, die Vorschläge der Berechnungsformeln zu korrigieren, um auf marktgerechte Wertminderungsbeträge zu kommen.<sup>11</sup>

Als weiteres Hilfsmittel zur Quantifizierung der merkantilen Wertminderung wurde im Jahre 2010 von einer Gruppe freier Gerichtssachverständiger die Salzburger Formel entwickelt. Oberstes Ziel bei der Entwicklung war es, das reale Käuferverhalten von vorbeschädigten, aber wiederinstandgesetzten Kraftfahrzeugen in einem einfachen, nachvollziehbaren mathematischen Ansatz bestmöglich abzubilden. Der Ansatz stellt vor allem den Verschleißzustand des Fahrzeugs in den Mittelpunkt der Betrachtungen und zeichnet sich durch den Wegfall von fixen Alters- und Laufleistungsgrenzen aus. Für die

<sup>10</sup> *Apathy*, Merkantile Wertminderung unter besonderer Berücksichtigung der Bagatellschäden, ZVR 1988, 289 (294).

<sup>11</sup> *A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.

Wertminderungsberechnung von Motorrädern steht mit der *Freitag-Pfeffer*-Formel eine speziell für Zweiräder abgeleitete Variante der Salzburger Formel zur Verfügung.<sup>12</sup>

## 8. Zusammenfassung und Ausblick

Während die Schätzung von Fahrzeugwerten in der Vergangenheit oftmals durch Festlegungen des Sachverständigen aufgrund seiner Erfahrungen bzw. durch die Heranziehung von vorberechneten Listenwerten bestimmt war, trat in den letzten Jahren in der Gerichtspraxis zunehmend das Erfordernis der Nachvollziehbarkeit von Wertermittlungen in den Vordergrund. Ausgehend von den wichtigsten Wertbegriffen wurden im vorliegenden Artikel aktuelle Methoden zur Bewertung von beschädigten und unbeschädigten Kraftfahrzeugen aus der Sicht des Kfz-Sachverständigen für Bewertungen vorgestellt, die eine Nachvollziehbarkeit und damit Überprüfbarkeit der Schätzung ermöglichen. Bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungs-, des Händlereinkaufs- und des Marktwerts werden sich automatisierte Beobachtungssuchmaschinen (Online-Robots) durchsetzen, mit deren Hilfe die Endpreise von Internetinseraten zuverlässig ausgewertet und daraus repräsentative Werte abgeleitet werden können. Bei der Restwertermittlung ist aufgrund der Probleme des derzeit praktizierten Bestbieterzuschlagprinzips bei den Wrackbörsen zu erwarten, dass sich die kalkulatorische Wrackwertermittlung mit der Top-Down-Methode durchsetzen wird.

<sup>12</sup> *A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, ZVR 2010, 286 ff.