

ANNELIESE KODEK, WOLFGANG PFEFFER*)

Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen

1. Einleitung

Jahrzehntelang sprachen österreichische Gerichte in Kfz-Schadenersatzfällen die Reparaturkosten einer Fachwerkstätte zu, unabhängig davon, ob der Geschädigte eine gewerbliche Reparatur beabsichtigte oder nicht. Diese Rsp zu den „schrankenlosen“ fiktiven Reparaturkosten führte in zunehmendem Maße dazu, dass die Geschädigten ihre Fahrzeuge außerhalb der Fachwerkstätten billiger (aber mit vollem Reparatur-erfolg) reparieren ließen und die Differenz zum erhaltenen Reparaturbetrag als vermögenserhöhende Zuwendung lukrierten. 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 OGH Mitte der 1980-er Jahre eine richtungsweisende Änderung der Judikatur eingeleitet, durch die der Begriff der **objektiven Wertminderung** (objektiver Minderwert) geprägt wurde.²⁾ Ziel dieser Änderung war es, dem Geschädigten fortan nur 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 Wertbegrif-

fe lagen. Dazu kamen noch damit verbundene Rechtsfragen, wie etwa jene, inwiefern ein konkretes Höchstanbot aus der Wrackbörse der Schadensbemessung zugrunde zu legen ist.

Im Sinne einer Vereinheitlichung wurde im Jahr 2008 ein Berechnungsschema zur Ermittlung des objektiven Minderwerts erarbeitet, das erstmals in SV 2/2008 veröffentlicht und auch in die Neuauflage des im Juni 2008 erschienenen Handbuchs des Verkehrsunfalls (2. Teil) übernommen wurde.³⁾ Nach mehreren Urteilen auf erstinstanzlicher Ebene wurde der Grundansatz des Berechnungsschemas nunmehr auch durch ein Berufungsurteil des LGZ Wien bestätigt.⁴⁾

2. Grundlagen

Die Funktion des Schadenersatzrechts 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 unzutunlich 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.⁵⁾

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.⁶⁾

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 Praxis 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.⁷⁾

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.⁸⁾

3. 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 stRsp die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.⁹⁾ 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 iSd § 1332 ABGB vor und unmittelbar nach dem Schadensereignis. Unter dem gemeinen Wert ist der **Verkehrswert** zu verstehen. Abhängig davon, wozu der Geschädigte

*) Dr. Anneliese Kodek,
Richterin des LGZ Wien

Dr. Wolfgang Pfeffer,
Allgemein beedeter und gerichtlich
zertifizierter Sachverständiger, 1070 Wien

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. Beim beschädigten Fahrzeug muss der Marktwert nicht zwingend höher sein als der Händlereinkaufswert, da hier das Ertragspotential der Reparatur zu berücksichtigen ist, zudem unterliegt der Händler bei einem Wrack nicht den strengen Gewährleistungsnormen.¹⁰⁾

Während sich bei reparaturwürdigen Schäden der objektive Minderwert aus der **Marktwertdifferenz** vor und nach dem Unfall ergibt, lässt sich dieser Ermittlungsmodus bei Totalschäden nicht aufrecht erhalten, 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.

4. Unterscheidung in zwei Grundfälle

- Fall 1:

Wenn kein **Totalschaden** eingetreten ist, dh 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 Ersatzlage eine Ersatzbeschaffung vornehmen. Nach der Rsp darf er sich dazu eines Fachhändlers bedienen, er kann ein gleichwertiges Ersatzfahrzeug bei einem Händler ankaufen und das Unfallfahrzeug bei einem Händler verkaufen.¹¹⁾ 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 Ertragspotential der Reparatur eine wichtige wertbildende Einflussgröße, die bei der Wertschätzung vom Sachverständigen entsprechend kalkulatorisch berücksichtigt werden muss.

Das Fehlen dieser in der Literatur bisher kaum behandelten **Trennung** bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts in zwei Grundfälle hat in der Praxis bislang zu Unsicherheiten bei Wertverlustschätzungen geführt. In manchen Fällen wurden Restwerte (Verkaufswerte) von beschädigten Fahrzeugen in Beziehung mit Wiederbeschaffungswerten gesetzt, obwohl durch das Schadensereignis gar keine Notwendigkeit einer Ersatzbeschaffung geschaffen wurde und daher ein normaler Marktwertvergleich zum richtigen Schätzergebnis geführt hätte.

4.1. 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 potentielle Kaufinteressent zur

Bemessung des Nachlasses wegen des Schadens zumindest überschlägig eine fiktive Wiederherstellung bzw die für ihn damit verbundenen Kosten kalkulieren und diese seiner **Anbotsberechnung** 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) instandsetzen 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.¹²⁾ 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

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) *Pfeffer*, Die Ermittlung des objektiven Minderwerts von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2/2008, 67; *Bürger/Pfeffer/Rauchecker/Sacher/Wielke*, in *Fucik* ua (Hrsg) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil² (2008), Rz 281 ff.

4) 36 R 372/08k; Näheres dazu siehe unten Punkt 6.

5) *Danzl* in KBB², § 1323 ABGB Rz 1 und 5 je mwN.

6) *Danzl* in KBB², § 1323 ABGB Rz 11 mwN.

7) ZVR 1995/7.

8) OGH ZVR 1995/7; OLG Wien ZVR 1993/8; LG Eisenstadt 37 R 2/07d (RIS).

9) RIS-Justiz RS0030312, RS0022844; ZVR 1995/7.

10) Zur Begriffsdefinition vgl. *Bürger/Pfeffer/Rauchecker/Sacher/Wielke*, in *Fucik* ua (Hrsg) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil² (2008), Rz 268.

11) *Danzl* in KBB², § 1323 ABGB Rz 7 mwN.

12) Vgl *Pfeffer*, Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2008, 67 (68 ff).

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. Bei Fahrzeugen im **oberen und mittleren Preissegment** erfolgt idR 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 wertvermindernd 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 wertvermindernd auswirken, wobei verkehrssicherheitsrelevante Reparaturen gem § 57a KFG 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 implizite Berücksichtigung der merkantilen Wertminderung im Marktwertvergleich hat bei sehr jungen Fahrzeugen zur Folge, dass der objektive Minderwert häufig annähernd den vollen gewerblichen Reparaturkosten entspricht.

In der Praxis kommt es vor, dass der Ge-

schädigte 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 Rsp 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 Schadenersatz auf Basis der objektiven Wertminderung. Dies gilt nicht nur für Neuwagen,¹³⁾ sondern auch dann, wenn das beschädigte Fahrzeug die Kriterien eines Neuwagens nicht mehr erfüllt.¹⁴⁾

Aus der Entscheidung 2 Ob 158/07k ist daher abzuleiten, dass der Geschädigte ohne Totalschaden und ohne Reparaturabsicht grundsätzlich nur den objektiven Minderwert durch Marktwertvergleich begehren kann. Nur bei sehr schweren Havarieschäden („unechte Totalschäden“) verstößt er nicht gegen die Schadenminderungspflicht, wenn er sich gegen die Reparatur und für den (allenfalls teureren) Eintausch bei einem Fachhändler entscheidet. Nur in diesen Ausnahmefällen kommt daher bei der Schadensbemessung auch ohne wirtschaftlichen Totalschaden der nachstehend beschriebene objektive Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis zum Tragen.

4.2. Objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis

Im Totalschadenfall bzw auch beim obenstehend beschriebenen „unechten Totalschaden“ kann der Geschädigte eine Ersatz-

beschaffung 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 neuerdings noch wesentlich präziser durch eine automatisierte Marktanalyse mit dem Autopreisspiegel¹⁵⁾. Schwierigkeiten ergeben sich häufig bei der Quantifizierung des Restwerts. Beim objektiven **Wert** einer Sache handelt es sich immer um einen **Durchschnittswert**, in den Wirtschaftswissenschaften wird der Wert als „theoretisch zu erwartender Preis“ bzw als „Gleichgewichtspreis“ definiert. Der **konkrete Preis** einer Sache ist hingegen ein Betrag, der unter Berücksichtigung individueller Einflüsse **zufällig** für ein einzelnes Wirtschaftsgut erzielt wird; der gebotene Kaufpreis für ein Gut kann vom Verkaufswert oft sehr stark abweichen. Daran zeigt sich, dass bei der Schätzung eines objektiven Restwerts durch den Sachverständigen im Zuge eines Prognose-Schätzvorgangs nicht das Höchstgebot der Wrackbörse und auch nicht der Mittelwert der fünf höchsten Gebote zugrunde gelegt werden darf, wie das vereinzelt beobachtet werden kann, diese Vorgehensweise würde der Wertdefinition idS objektiven Wertbegriffs gem § 305 ABGB widersprechen.

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.

Entsprechend den realen Marktverhältnissen sind bei der Restwertschätzung zwei Fälle zu unterscheiden:

- Fall 1:

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um nicht mehr als ca 25 % übersteigen, wird von den potenziellen Käufern der Fahrzeuge im Re-

gelfall 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**.

Dieser Ansatz steht auch im Einklang mit der Bemessungsmethode der **merkantilen Wertminderung**, wo seit Jahrzehnten vom Sachverständigen ebenfalls ein „durchschnittlicher Käufer“ in einer fiktiven Verkaufssituation, zur Schätzung des Nachlasses aufgrund des verbleibenden Misstrauens, zugrunde gelegt wird. Auch hier würde niemand auf die Idee kommen, zur Schätzung der merkantilen Wertminderung Umfragen oder gar Testverkäufe im regionalen oder überregionalen Bereich durchzuführen; Berechnungsformeln zur rechnerischen Abbildung des Marktes haben sich auch hier europaweit durchgesetzt.

- Fall 2:

Übersteigen die Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert um mehr als ca 25 %, 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 ab-

sehbarer 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.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob bei der Schadensbemessung im Totalschadenfall der nach objektiven Kriterien ermittelte **Restwert** *iS* eines durchschnittlich zu erwartenden **Schätzwerts** oder aber ein konkretes **Preisangebot** eines bestimmten Kaufinteressenten zugrunde zu legen ist. Es kann nämlich vorkommen, dass der beklagte Haftpflichtversicherer im Prozess nachweist, dass ein bestimmter Interessent bereit gewesen wäre, das Wrack um einen erheblich über dem durchschnittlich zu erwartenden Schätzwert liegenden Betrag zu erwerben.

Das LGZ Wien hat hiezu in einer jüngeren Entscheidung ausgesprochen, dass ein solches – über eine Internetplattform („Wrackbörse“) abgegebenes – Angebot jedenfalls dann, wenn es an den Haftpflichtversicherer und damit nicht direkt an den Geschädigten gerichtet war, keinen verbindlichen Charakter habe; schon deshalb könne dem Geschädigten die Nichtannahme dieses Anbots nicht als Verstoß gegen die ihn treffende Schadensminderungspflicht angelastet werden.¹⁶⁾

Das OLG Innsbruck hat in einem Verfahren zur Frage der Restwertermittlung ausgeführt, dass der Wrackwert nicht aufgrund eines Höchstangebotes ermittelt werden könne, vielmehr habe der Sachverständige aus mehreren Angeboten den durchschnittlichen örtlichen Veräußerungswert zu ermitteln.¹⁷⁾

Diesen Ausführungen ist hinsichtlich des ersten Teils, wonach ein einzelnes Kaufangebot noch keinen Wert darstelle, durchaus zuzustimmen. Die im zweiten Teil vorgeschlagene Einschränkung des Verkaufsmarktes auf den „regionalen Bereich“ beinhaltet allerdings das Problem, dass auch hier wiederum nur zufällige, einzelne (wenige) Preisangebote herangezogen würden, die keine statistische Relevanz *iS* eines repräsentativen Mittelwerts haben können und daher dem Begriff des gesuchten Rest-

werts von vornherein ebenfalls nicht entsprechen können. Mit dem regionalen Selektionskriterium, das im Wesentlichen der deutschen Judikatur entnommen wurde, lässt sich daher dieses Problem nicht in den Griff bekommen.¹⁸⁾ Zudem könnte ein solches Wert-Schätzsystem – wie sich in Deutschland zeigt – Verzerrungen, Preisabsprachen und Forderungen der für die Phantomschätzungen missbrauchten Händler zur Folge haben und letztlich zu marktfremden Restwerten führen, was durch folgenden Fall veranschaulicht werden soll:

In einem Restwertstreit an einem Tiroler Bezirksgericht legte der beklagte Haftpflichtversicherer des Schädigers einen Ausdruck von 29 Anboten aus der Wrackbörse vor und brachte dazu vor, dass das Höchstgebot von € 6.500,- der Schadensermittlung zugrunde zu legen sei. Der Kläger (Geschädigter) wiederum brachte vor, dass lediglich der Mittelwert der Tiroler Angebote zu berücksichtigen sei. Von den 29 Anboten stammten 25 aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Burgenland, Oberösterreich und Steiermark, die restlichen vier waren von Tiroler Händlern abgegeben worden; sie befanden sich auf den Positionen 18, 22, 25 und 28. Der Mittelwert der Tiroler Angebote belief sich auf € 1.250,-. Der im Verfahren beigezogene Sachverständige holte drei weitere Angebote von Tiroler Händlern ein, wodurch sich der Tiroler Mittelwert auf € 1.320,- erhöhte. Die vom Sachverständigen vorgenommene kalkulatorische Schätzung nach durchschnittlichen Kriterien mithilfe von reduzier-

13) 2 Ob 162/06x = EvBl 2007/108 = ZVR 2008/45 (dazu Ch. Huber ZVR 2008/29).

14) 2 Ob 158/07k = ZVR 2008/227 = JBl 2009, 39.

15) Vgl www.autopreisspiegel.at

16) LGZ Wien 35 R 313/07z = ZVR 2008/243.

17) OLG Innsbruck 2 R 199/07t = ZVR 2008/126 [Ch. Huber].

18) Davon abgesehen erscheint das ursprüngliche Abstellen auf den „Ort des Geschädigten“ *iS* seines regionalen Wohngebietes, also die Beschränkung auf den regionalen Markt des Geschädigten *iS* einer Stadt, Talschaft oder eines Bundeslandes, in Zeiten des Internets, des einheitlichen europäischen Wirtschaftsraumes und gleichartiger Typisierungs- und Normungsvorschriften auch aus dogmatischen Überlegungen als überholt.

ten Reparaturkosten ergab demgegenüber einen objektiven Restwert von € 3.800,-. Der nach regionalen Gesichtspunkten ermittelte „Tiroler Restwert“ wich von diesem objektiven Schätzwert des Sachverständigen also um 204 % ab, woran sich das mögliche Ausmaß der Verzerrungen durch die regionale Selektionsmethode gut zeigt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Schadenersatzrecht weder der Haftpflichtversicherung des Schädigers noch dem Sachverständigen auferlegt, einen Käufer für das Wrack zu suchen bzw den Verkauf samt den damit verbundenen Risiken zu vermitteln oder sogar noch (teilweise) abzuwickeln, wie das in der Praxis immer wieder zu beobachten ist. Vielmehr ist bei der Schadensbemessung nur der vom Sachverständigen nachvollziehbar ermittelte objektive Restwert im Sinne eines durchschnittlich zu erwartenden Verkaufserlöses der Schadensabrechnung zugrunde zu legen, damit ist der schadenersatzrechtlichen Verpflichtung des Schädigers Genüge getan.

Aufgrund der aufgezeigten Probleme ist sowohl aus technischer als auch aus rechtlicher Sicht die Ermittlung des objektiven Restwerts mithilfe des vorgeschlagenen Kalkulationsschemas zu favorisieren, wie das bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung methodisch bereits seit Jahrzehnten der Fall ist. Einzelne wenige Preisangebote in Wrackbörsen stellen ungeachtet ihrer Regionalität statistisch gesehen lediglich Ausreißer dar, die nicht dem Wertbegriff entsprechen, sie sollten daher in Zukunft der Schadensabrechnung weder in ihren Extremwertausprägungen noch in der Form von Mittelwertbildungen zugrunde gelegt werden.

Selbst wenn sich die dargestellte Restwert-Judikatur des OLG Innsbruck durchsetzen sollte, muss – ebenso wie in Deutschland – der Sachverständige in Hinkunft die Möglichkeit haben, die konkreten regionalen Angebote nachvollziehbar auf ihre objektive Angemessenheit hin überprüfen und gegebenenfalls korrigieren zu können. Auch für diese Fälle stellt das vorgestellte Kalkulationsschema ein exzellentes objektives Evaluierungsinstrument dar.

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

Siehe Tabelle auf der Folgeseite

5. Programm Kfz-Bewertung

Auf der Grundlage des dargestellten Berechnungsschemas wurde das **Computerprogramm Kfz-Bewertung** entwickelt, mit dem Fahrzeugschäden sowie Minder- und Restwerte auf der Grundlage des geltenden Schadenersatzrechts in verschiedensten Varianten objektiv nachvollziehbar quantifiziert werden können. Darüber hinaus bietet das Programm die Möglichkeit, weitere, vor allem in der täglichen Arbeit des gerichtlich beeideten Kfz-Sachverständigen auftretende Schätzwerte wie beispielsweise die Stehzeit, die Preisminderung oder das Nutzungsentgelt bei Gewährleistungen, rasch und transparent zu ermitteln. Bereits vorhandene Kalkulationen und Wertschätzungen können kurzfristig überprüft und variiert werden. Der **Grundansatz** des Programms beruht darauf, reale, durchschnittliche Marktverhältnisse rechnerisch abzubilden, um damit **objektive Schätzwerte** (unabhängig von konkreten, zufälligen Preisanboten) zu gewinnen.

6. Entscheidung 36 R 372/08 k des LGZ Wien

In einem Zivilprozess an einem Wiener Bezirksgericht forderte die Klägerin, die ihr beschädigtes Fahrzeug unrepariert veräußert hatte, vom Haftpflichtversicherer des Schädigers den Ersatz der fiktiven Reparaturkosten. Diese betragen € 5.156,12; ausgehend von einem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs zum Unfallszeitpunkt von € 7.050,- lag kein Totalschaden vor. Der im Verfahren bestellte Kfz-Sachverständige ermittelte den objektiven Minderwert durch Marktvergleich mithilfe des Programms Kfz-Bewertung, indem er ausgehend von den Reparaturkosten marktgerechte Rabattfaktoren bei den Arbeits- und Materialkosten berücksichtigte. Daraus ergab sich ein objektiver Minderwert von € 3.170,-. Nur diesen Betrag (abzüglich einer geleisteten Teilzahlung) sprach das Erstgericht der Klägerin zu. Das LGZ Wien bestätigte als Berufungsgericht zu 36 R 372/08k dieses Urteil und führte aus, dass in einem solchen Fall Ausgangspunkt für die Schadensberechnung nicht der Wiederbeschaffungswert (= Händlerverkaufswert), sondern der vom Sachver-

ständigen errechnete (geringere) Marktwert des unbeschädigten Fahrzeugs sei, der mit dem Marktwert des beschädigten Fahrzeugs zu vergleichen sei.

7. Zusammenfassung

Im vorliegenden Artikel wird die Ermittlung des objektiven Minderwerts von beschädigten Kraftfahrzeugen auf der Grundlage eines neuen Berechnungsschemas dargestellt. Den zentralen Kernpunkt stellt die notwendige Trennung in zwei Grundfälle dar. Wenn kein Totalschaden eingetreten ist, muss der objektive Minderwert über einen Marktvergleich anders ermittelt werden, als im Fall eines wirtschaftlichen Totalschadens, bei dem der Geschädigte zu einer Ersatzbeschaffung veranlasst wird. Nach mehreren Urteilen auf erstinstanzlicher Ebene wurde dieser Ansatz zu 36 R 372/08k nunmehr auch durch ein Berufungsurteil des LGZ Wien bestätigt.

8. Literaturhinweise

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

Bürger/Pfeffer/Raucher/Sacher/Wielke, in *Fucik* ua (Hrsg) Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil² (2008).

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

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

Kriegner, Wrackwertproblematik bei KFZ-Totalschäden in der Haftpflichtversicherung aus österreichischer und deutscher Sicht, wbl 2007, 365.

März/Plöschinger, Sind die Ergebnisse aus Restwertbörsen beeinflussbar?, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 1/2007.

Nedwed, Schadensablässe – Probleme der Schadensberechnung abseits der Wirklichkeit, SV 1999, 10.

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

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

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

Grundfälle	Berechnung des Ersatzanspruchs	Rechenansatz	Bemerkungen
<p><i>Reparaturkosten < Wiederbeschaffungswert Kein Totalschaden</i></p> <p>a) Reparatur in einer Fachwerkstätte</p>	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 Rabattfaktoren bei Ersatzteilen und Arbeitskosten	
d) Eigenreparatur	Tatsächlicher Aufwand	Reparaturkosten unter Berücksichtigung eines allfälligen marktüblichen Rabattfaktors bei Ersatzteilen und eines angemessenen Stundensatzes für den Geschädigten	
e) Keine Reparaturabsicht, Fahrzeug wird unrepariert weitergenutzt (bzw unklare Dispositionsabsichten des Geschädigten)	Fiktive Reparaturkosten, maximal aber objektiver Minderwert durch Marktvergleich = 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 zuzüglich allfälliger merkantiler Wertminderung, bei „schwerer Havarie“ siehe unten	
<i>Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert, aber Überschreitung unter ca 125% Totalschaden – Havarie aber kostengünstig instandsetzbar</i>	Objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis = Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert	Entschädigungs-Reparaturkosten zuzüglich Mindesthändlerspanne	Berechnung über die Instandsetzungsschiene (retrograder Ansatz)
<i>Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert, aber Überschreitung über ca 125% Totalschaden – keine Wrackinstandsetzung mehr zu erwarten</i>	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)