

Dr Friedrich Knöbl  
Rechtsanwalt

Ing Fritz Sacher  
Allgemein beedeter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger

# Der objektive und der subjektive Minderwert

Obwohl es pro Jahr tausende Verkehrsunfälle mit Totalschadensabrechnungen gibt, findet sich zu dieser strittigen Problematik keine aktuelle Judikatur des OGH. Auch die E 2 Ob 162/06x brachte lediglich die Erkenntnis, dass der zu ersetzende Kfz-Schaden nicht über den Neuwert dieses Fahrzeuges hinausgehen kann. Es erhebt sich daher die berechnete Frage, ob die aus dem Jahr 1981 stammenden Überlegungen von Apathy<sup>1</sup> und die darauf fußenden Entscheidungen heute noch sachgerecht sind.

Die meisten ärgerlichen Differenzen und unnötig langen Diskussionen zum Thema Kfz-Schadensabwicklung entstehen erfahrungsgemäß aus dem unterschiedlichen Verständnis oder der Unkenntnis der Basisfakten. Es erscheint daher vorab notwendig, das semantische Verständnis zu vereinheitlichen und die gesetzlichen Grundlagen zu klären.

## I. Schätzwertdefinitionen

Zur zweckgebundenen Schätzung wird der Schätzwert in verschiedener Weise definiert:

### • Marktzeitwert (Mittelwert)

„Ordentlicher (gemeiner) Preis“, den eine Sache zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort gewöhnlich und allgemein hat (§§ 304 ff ABGB).

Der Marktzeitwert kommt ib bei Eigentumsübertragung unter Privaten ohne Einschaltung des Handels zum Tragen, er liegt daher etwa in der Mitte zwischen Wiederbeschaffungswert und Mindestertlös.

### • Mindestertlös

Mit Sicherheit bei dringlichem Verkauf erzielbarer Verkaufspreis (= Ankaufspreis des redlichen Kraftfahrzeughandels).

Diese Wertdefinition wird insbesondere bei Nachlassschätzungen, Insolvenzen und anderen Schätzanlässen anzuwenden sein, die tatsächlich oder sinngemäß dringlichem Verkauf entsprechen, gilt also primär auch bei der Verwertung eines unfallbeschädigten Fahrzeuges.

### • Wiederbeschaffungswert

Wert des Fahrzeuges ab reellem Kraftfahrzeughandel.

Die Judikatur geht in Österreich davon aus, dass sich der Geschädigte bei schadenbedingtem Einkauf zweckmäßigerweise eines Händlers bedient.

Die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Mindestertlös entspricht definitionsgemäß der Handelsspanne dh dem kaufmännischen Nutzen des redlichen Gewerbebetriebs nach Steuern und spiegelt sich in der Differenz zwischen der Eurotax-Liste blau (Händlerverkauf) und der Eurotax-Liste gelb (durchschnittlicher Händlerverkaufspreis). Eine Musterkostenrechnung „Gebrauchtwagen“ der Wirtschaftskammer Österreich aus dem Jahr 1999 ermittelte den erforderlichen Aufschlag zur Abdeckung der Selbstkosten des Händlerbetriebes. Bei einem Jahresvolumen von 100 Gebrauchtwagen lag dieser bei 15,44%, bei 250 Gebrauchtwagen reduzierte sich dieser auf

10,29%. Der durchschnittliche Aufwand betrug ATS 11.000.– und hat sich durch die Verlängerung der Gewährleistungspflicht weiter erhöht.

### • Wrackwert

Normaler ungestützter Erlös bei Verkauf des Unfallfahrzeuges ab Standort an einen autorisierten reellen Gebrauchtwagen-/Wrackhändler zum Wiederaufbau oder zur Teilverwertung.

Die Judikatur geht in Österreich davon aus, dass sich der Geschädigte bei schadenbedingtem Verkauf zweckmäßigerweise eines Händlers bedient.

Der Wrackwert als Wert eines beschädigten Fahrzeuges muss nicht jedenfalls einem wirtschaftlichen Totalschaden zugehören, wenn das Kriterium „Totalschaden“ allein für den Sachschaden des Fahrzeuges angewendet wird. Auch aufbaufähige Fahrzeuge können einen Wrackwert haben. Andererseits fällt unter das Kriterium „Wrack“ auch jedes wegen erheblicher Mängel nicht polizeilich zulassungsfähige Fahrzeug, sofern die Behebung dieser Mängel unwirtschaftlich ist.

### • Restwert

Wrackwert und Restwert sind weitgehend gleiche Begriffe; Restwert kommt eher dem nicht mehr aufbaufähigen Wrack, aber im Sprachgebrauch auch dem beschädigten Fahrzeug zu.

### • Der objektive Minderwert

Differenzbetrag (Saldo) zwischen dem Wiederbeschaffungswert des Unfallfahrzeuges unmittelbar vor Schadeneintritt und dem Wiederbeschaffungswert des Unfallwracks unmittelbar nach Schadeneintritt.

Da der Wrackwert definitionsgemäß ein Mindestertlös ist, hier aber der Wrackwert als Wiederbeschaffungswert angenommen werden muss, ergibt sich eine Differenz, die dem kaufmännischen Nutzen des redlichen Gebrauchtwagen-/Wrackhändlers entspricht.

Der Betrag des Minderwertes sollte ausreichen, das Wrack zu günstigen Bedingungen bei eingeschränkten Arbeitskosten in einen verkehrs- und betriebssicheren Zustand zu versetzen.

Die Schätzung der Werte obliegt einzig und allein dem Sachverständigen und basiert ib auf guter Branchenkenntnis, seinen betriebswirtschaftlichen Kenntnissen im Reparaturgeschäft sowie seiner praktischen Kenntnis sparsamer Reparaturmethoden und billiger Ersatzteile.

### • Der subjektive Minderwert

Differenzbetrag zwischen dem Wiederbeschaffungswert des Unfallfahrzeuges unmittelbar vor Schadeneintritt und individuellen Preisangeboten (zB Wrackbörse) für das Unfallwrack.

## II. Die Interessenslagen der Parteien:

Das Interesse des Geschädigten nach einem Verkehrsunfall ist naheliegend: Ein möglichst geringer Zeit- und Geldaufwand und die Vermeidung von Debatten aus Anlass des Unfalls. Wo-

## Der objektive und der subjektive Minderwert

bei viele Geschädigte nicht wissen, dass die Unfallhilfe und die damit verbundenen Kosten dem erforderlichen Schadensbehebungsaufwand zuzurechnen sind.

Das Interesse der Versicherungsanstalt als ein auf Gewinn abgestelltes Unternehmen ist es, primär für die Aktionäre Dividenden zu erwirtschaften. Es ist also auch Kulanz und Kundendienst kein Zeichen besonderen Entgegenkommens, sondern das Produkt kostensparender Abwägungen. Die Vermittlung des Wrackverkaufs durch die Versicherungen und deren Beauftragten dient, auch wenn dies dem Wunsch des Geschädigten entspricht, dem Beweis für die Richtigkeit eines von der Versicherung gelegten Preisangebotes und der Minimierung der Entschädigungshöhe. Als Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 1035 ABGB) ist es für den Geschädigten unverbindlich und kann von ihm abgelehnt werden.

Außer im Kaskofall hat die Versicherung dem Geschädigten gegenüber keinerlei Weisungsrecht, im Gegenteil, der Geschädigte ist alleiniger Herr seiner Dispositionen und kann und soll Übergriffe auf seine Rechte verhindern. Er kann das Anbieten seines Wracks und damit eine Preissteigerung in – für die Allgemeinheit unrealistische Höhen – vermeiden und auf dem definierten Wiederbeschaffungs-Wrackwert bestehen. Dieser muss nur dann neu geschätzt werden, wenn keine Wrackwert-schätzung im Sinne des Mindestlöses vorliegt. Sonst genügt die Kenntnis, dass die Differenz zwischen den beiden Wertdefinitionen definitionsgemäß die Handelsspanne ist. Diese ergibt sich aus den anfallenden Kosten und einem angemessenen Gewinnzuschlag. Die Versicherungsanstalt ist uE gem § 1035 ABGB nur im Einvernehmen mit dem Geschädigten berechtigt, dessen Fahrzeug auf Internetplattformen zum Verkauf anzubieten.

Derartige Angebote dienen auch nicht der Wertermittlung im Sinne des Wertbegriffes des § 305 ABGB. So wird der Wrackwert nach der jüngsten Judikatur des BGH<sup>2</sup> als jener erzielbare Preis definiert, den der Geschädigte bei Inzahlunggabe seines Unfallwagens bei Ersatzwagenkauf bei einem seriösen örtlichen Gebrauchtwagenhändler erhalten wird<sup>3</sup>. Eine Differenz zwischen der deutschen und österreichischen Rechtslage ist aus dem Wortlaut des § 305 ABGB jedenfalls nicht erkennbar.

### III. Derzeitige Versicherungspraxis:

In der Praxis veranlasst die Versicherungsanstalt ein von dritter Seite erstelltes schriftliches, verbindliches Kaufangebot an den Geschädigten für das Wrack zu einem Fixpreis. Es handelt sich hier um die Vermittlung eines Rechtsgeschäftes, das die Differenzzahlung der Versicherung zwischen Wrackpreis und Wiederbeschaffungswert gering hält und im Sinne kulanten Kundendienstes dem an einem Fahrzeugverkauf interessierten Geschädigten Verkaufsbemühungen erspart.

Die Schadenliquidation durch die Versicherungen erfolgt idR in folgenden Varianten:

a) Der Geschädigte erhält gegen Übergabe des Wracks und der Fahrzeugpapiere den geschätzten Wiederbeschaffungswert und verfügt frei über die Entschädigung. Definitionsgemäß handelt es sich hier demnach um die Vergütung des objektiven Minderwertes.

b) Die Versicherung bemängelt die geschätzte Höhe des Wrackwertes und veranlasst einen Interessenten oder eine Interessentengruppe für das Wrack ein verbindliches Angebot abzugeben, das die Höhe der Schätzung meist übersteigt. Definitionsgemäß handelt es sich hier um einen subjektiven Preis. Daraus entsteht eine neue Rechtsfrage, die nachstehend behandelt wird. Der Richter entscheidet, ob die Dispositionsfreiheit des Geschädigten oder die Schadenminderungspflicht Vorrang erhält. Es handelt sich um eine reine Rechtsentscheidung, die den Sachverständigen in keiner Weise betrifft.

c) Der Geschädigte weigert sich, das Wrack zu verkaufen.

Folgerichtig geht in diesem Fall das Gericht idR davon aus, dass er es behalten und weiterbenutzen will. In diesem Fall wird der Sachverständige nach dem objektiven Minderwert gefragt.

### IV. Rechtliche Neuschöpfung

Für den Fall, dass ein Geschädigter sein Fahrzeug nicht reparieren lässt, es aber auch nicht beschädigt verkauft, stehen ihm in Korrektur von OGH 2 Ob 255/81 durch zB OGH 2 Ob 13/84 und OGH 2 Ob 40/87 nicht die gesamten Reparaturkosten ggf zuzüglich einer Wertminderung zu, sondern eine Vergütung, die in der Judikatur als „(objektiver) Minderwert“ bezeichnet wurde, da der Begriff „Wertminderung“ – nämlich bei neuen Fahrzeugen bereits anders belegt war.<sup>4</sup>

Es handelt sich dabei um den fiktiven, theoretischen Vermögensverlust, der im Gesamtvermögen des Geschädigten als Folge eines schädigenden Ereignisses (Unfalles) eingetreten ist. Dieser Vermögensverlust – der objektive Minderwert – wird vom Sachverständigen auf Basis rechtlicher Vorgaben ermittelt und ist gekennzeichnet durch den Wert des Fahrzeuges unmittelbar vor dem Schadeneintritt (Unfall) abzüglich des Wertes unmittelbar nach dem Schadeneintritt (Unfall). Es handelte sich um eine rechtliche „Anlasserfindung“, mit der eine vom OGH befürchtete Bereicherung des Geschädigten auf Kosten der Haftpflichtversicherungen vermieden werden sollte<sup>5</sup>). Diese Judikatur war eine Waffe gegen die damals sehr erfolgreichen Unfallhelfer und ihre Reparaturkostenablösen, welche die Erfindung des auch heute noch gültigen Spalttarif auslösten und zum Verschwinden der Unfallhelfer führten. Diese im Interesse des Schädigers liegende Schadenersatzbegrenzung hatten *Nechvatal* und *Sacher* bereits 1978 – damals allerdings noch ohne Erfolg<sup>6</sup> vorgeschlagen.

Überzogene Forderungen zu Lasten der Schädiger lösten in der Folge eine Judikaturlinie aus, die durch die Erfindung neuer Instrumentarien – wie etwa den Wrackbörsen – heute zu Härtefällen bei den Geschädigten führen. Angebote der Wrackbörsen sind subjektive Preisangebote. Sie entsprechen nicht dem Wertbegriff in der gesetzlichen Definition, und damit auch nicht dem Begriff objektiver Minderwert, sondern einer rechtlichen Neuschöpfung begrifflich nahe der Preisdefinition.

Während es sich im Falle a) wie gesagt um die Vergütung des objektiven Minderwertes handelt, handelt es sich im Fall b) um einen subjektiven Preis, den ein Einzeler oder eine kleine Interessentengruppe zu zahlen bereit wäre. Auf Gesetzbasis hat der Sachverständige den Wert und nicht den Preis zu schätzen. Ein subjektiver Preis kann gar nicht geschätzt, sondern nur auf technisch-kaufmännische Realitätsbezogenheit überprüft werden.

Da das subjektive Preisangebot häufig den objektiven, sachverständig geschätzten Wert übersteigt ergibt sich die Rechtsfrage ob der Gesetzestext: „... den Schätzwert zu vergüten“ anzuwenden, oder dem Schadenersatz ein durch Erkundigungsbeweis zustande gekommenes subjektives Preisangebot zugrunde zu legen ist.

### V. Gründe für überhöhte Wrackangebote:

- Der Käufer beabsichtigt das Fahrzeug ohne Behebung verkehrsgefährdender Schäden in einen äußerlich ansprechenden Zustand zu versetzen, woraus sich ein exorbitanter Gewinn ergibt.
- Der Käufer ist Mitglied einer Gruppe unseriöser Pfuscher, die ohne Gewerbeberechtigung, ohne Regien und Steuern und ohne Rücksicht auf Verkehrssicherheit aus mehreren Wracks fahrbare Exemplare zusammenpfuschen (Schattenwirtschaft in der Grauzone).

## Der objektive und der subjektive Minderwert

- Der Käufer beabsichtigt, den Zählerstand der Betriebsleistung zu manipulieren (Betrug).
- Der Käufer ist lediglich an den Fahrzeugpapieren interessiert, um ein Fahrzeug gleicher Marke und Type ungeklärter Herkunft legalisieren zu können (Fälschung der vorhandenen Identitätsmerkmale, Internationale Diebsmafia).
- Der Käufer verfügt zufällig über passende Ersatzteile zB aus einem anderen Totalschaden.

Unrealistische Einzelangebote beeinflussen nicht die Marktverhältnisse, die der Sachverständige zu Grunde zu legen hat. Dieser hat die Bewertung des Fahrzeuges mittels nachvollziehbarer Parameter vorzunehmen. Der Sachverständige weiß, welcher Zeit- und Materialaufwand und welche Behelfe und Maschinen zur ordentlichen Fahrzeuginstandsetzung erforderlich sind und kann daher schon am Angebot die Absicht verkehrgefährdenden Pfusches erkennen.

Es wird mittels Wrackbörse kein „objektiver Minderwert“ ermittelt, wenn dieser von der subjektiven Preisvorstellung eines Wrackaufkäufer abhängig gemacht wird. Er mutierte bei dieser Bewertungsmethode dann zum „subjektiven Minderwert“, der mit der ursprünglichen Bewertungsvorstellung des OGH (zur Vermeidung einer Bereicherung des Geschädigten) nicht mehr in Einklang zu bringen ist.

Der mittels Wrackbörsen ermittelte subjektive Minderwert ist somit die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des Unfallfahrzeuges unmittelbar vor Schadeneintritt und individuellen Preisangeboten (zB Wrackbörse) für das Unfallwrack. Eine empirische Studie der Fachhochschule Deggendorf (Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik/Januar 2007) ergab, dass die Bandbreite der Angebote in den Wrackbörsen bis zu 740% reicht. Diese sind daher nicht geeignet, als gesicherte Grundlage für eine Wertermittlung des Restwertes herangezogen zu werden. Die Werte der Wrackbörsen sind eher als Werte der besonderen Vorliebe zu qualifizieren.

### VI. Aufgaben des Sachverständigen:

Nach den beruflichen Richtlinien erstattet der Sachverständige – egal wer Auftraggeber ist – jedes Gutachten wie ein Gerichtsgutachten. Die Beschädigungen sind trotz fotografischer Dokumentation so anschaulich zu beschreiben, dass sie gezeichnet werden könnten. Außer den vollständigen Fahrzeugdaten ist der Wrackwert als Mindestlerlös und der Wiederbeschaffungswert zu schätzen und anzugeben bzw auch dann, wenn es sich nicht um einen Totalschaden handelt. Dies ermöglicht dem Geschädigten, dem Schädiger und allenfalls später dem Richter die Ermittlung des objektiven Minderwertes.

Die Schätzung des Wrackwertes und die Schätzung des Minderwertes erfolgen grundsätzlich in gleicher Weise, denn es ist egal, ob der Geschädigte oder der seriöse örtliche Gebrauchtwagen-/Wrackhändler in die Lage versetzt werden soll, das Fahrzeug wieder aufzubauen. In der Vergangenheit hat sich die Berechnung an einer „Eigenreparatur“ des Geschädigten orientiert. Dieser Denkansatz ist angesichts der Komplexität der heutigen Kfz und der erforderlichen Reparaturmethoden nicht mehr haltbar.

Grundlage dieser sachverständigen Wertermittlung bildet die meist bereits vorhandene Reparaturkalkulation (Eurotax oder Audatex od dgl). Auszugehen ist jedoch, dass seriöse Werkstätten am Ort des Geschädigten bei einem geplanten Weiterverkauf des Wracks eine derartige Totalschadeninstandsetzung nicht mit ihren Vollkosten kalkulieren werden, sondern reduziert bis zu Grenzkostenstundensätzen. Da die ordnungsgemäße Lackierung kaum in Eigenregie durchführbar ist, werden für diese geringere Abschläge von den Normalkosten vorzunehmen sein. Auch bei der Ersatzteilkalkulation wird aus obigen Er-

wägungen eine Spannenreduktion erforderlich sein. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die von der Wirtschaftskammer ermittelte Kostenrechnung schon vor Jahren einen Aufschlag von 22% auf den Werkstatteinkaufspreis als erforderlich erachtet hatte.

Die vollen Kosten einer Fachwerkstätte gebühren jedenfalls für Rahmenvermessungs- und Richtarbeiten, Fahrwerksvermessungen und Elektronikkontrolle und sind absolut unverzichtbar, da nur so eine Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit des wiederhergestellten Fahrzeuges gewährleistet ist. Dabei ist der Gewährleistungsanspruch des Käufers einer renovierten Havarie gegenüber dem Gebrauchtwagenhändler mit zu berücksichtigen.

Die daraus resultierende Summe ist der Minderwert. Werden die Reparaturarbeiten nicht legis artis durchgeführt, ist diese Minderwertreparatur nachträglich mittels einer merkantilen Wertminderung zu berücksichtigen.

In der Praxis dürfte die kalkulierte Ermittlung der Wrackinstandsetzungskosten – variabel abhängig vom jeweiligen Ersatzteilbedarf – einen Abschlag von etwa 30% auf die Vollkosten einer Normalreparatur ergeben. Würden etwa die vom Sachverständigen ermittelten normalen Reparaturkosten 130% des Wiederbeschaffungswertes eines gleichwertigen havariefreien Ersatzfahrzeuges betragen, bleibt bei (reduzierten) Wrackrenovierungskosten von 100% als Restwert lediglich der reine Schrottwert des Wracks. Der für die bisherige Judikatur relevante objektive Minderwert wäre somit der Zeitwert des Kfz vor dem Unfall minus dem Schrottwert. Es ist davon auszugehen, dass zur Objektivierung der Parameter der Wrackinstandsetzung und der damit zu kalkulierenden Kosten in näherer Zukunft EDV-gestützt Kalkulationsmodelle zur Verfügung stehen.

### VII. Zeitwertreparatur kontra Totalschaden:

In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass der Geschädigte sein gewohntes Fahrzeug weiterbenutzen will, obwohl es ein wirtschaftlicher Totalschaden ist. Dies betrifft insbesondere ältere Fahrzeuge, bei denen die Reparaturkosten sehr schnell den Wiederbeschaffungswert übersteigen. Vor allem, da die derzeitige – ebenfalls bereits sehr alte – Judikatur davon ausgeht, dass eine Tunlichkeit der Reparatur nur bis 110% des Wiederbeschaffungswertes gegeben sei. Angesichts der Höherwertigkeit der heutigen Fahrzeuge und der damit verbundenen höheren Reparaturkosten erscheint eine derartige Beschränkung auf 110% – und der damit verbundenen künstlichen Schaffung von wirtschaftlichen Totalschäden – wirtschaftlich nicht mehr vertretbar.

Eine Alternative wäre eine Zeitwertreparatur, bei welcher der Geschädigte freiwillig auf den sonst üblichen Einsatz von fabrikneuen Ersatzteilen verzichtet. Darüber hinaus könnte auf Reparaturanteile – etwa eine Ganzlackierung – verzichtet werden. Es erhebt sich dabei die Frage, wie die Konkurrenz zwischen der (für den Geschädigten gewünschten und sinnvollen) Zeitwertreparatur und der (für die Versicherung billiger kommenden) Totalschadensabrechnung zu beurteilen ist.

Rechtlich unklar bleibt dabei auch, ob in diesem Fall ebenfalls bis 110% des Wiederbeschaffungswertes repariert werden kann.<sup>7</sup> Keine Anhaltspunkte gibt es weiters dafür, in welcher Form die Reparaturabrechnung zu erfolgen hat.

### VIII. Eigenreparatur durch den Geschädigten:

Auch dies ist eine Möglichkeit, durch Kostenminderung der Totalschadenabrechnung zu entgehen – wobei es dazu jedoch noch keine veröffentlichte Judikatur im Sinne der Restitutio in integrum gibt. Der Geschädigte kann mindestens verlangen, dass ihm der Ersatzteilbeschaffungsaufwand ersetzt wird. Der für die Reparatur erforderliche Arbeitsaufwand wird ihm nur zu



# Der objektive und der subjektive Minderwert

jenen Werten zu ersetzen sein, die er – wie etwa auch bei den Sachverständigenhonoraren – im normalen Berufsleben erzielen könnte. Eine Deckelung ist im Sinne der Schadensminderungspflicht zweifellos durch den Marktpreis der Kfz-Mechanikerstunde gegeben.

Die Eigenreparatur wird von *Sacher* in *Fucik, Hartl, Schlosser, Wielke*, Verkehrsunfall II (1998) RZ 275ff ausführlich erörtert. Hier sei daraus nur wiederholt, dass die Instandsetzung außerhalb gewerblicher Befugnis gleichen Überprüfungsgrundsätzen durch den Sachverständigen unterliegt. Das Stundenentgelt wird nach richterlichem Ermessen für den Fachmann mit etwa der Hälfte des vom Gewerbebetrieb dem Kunden verrechneten Stundensatzes angenommen, für den Laien hingegen dem Stunden- oder Überstundenverdienst des Geschädigten angepasst.

## IX. Sonderfälle

1. Der Geschädigte gibt sein geschädigtes Fahrzeug bei einem Marken-Vertragshändler für einen gleichwertigen Gebrauchtwagen gleicher Marke in Zahlung:

Der Vertragshändler ist vom Werk her vertraglich verpflichtet, Originalersatzteile oder zumindest gleichwertige einzubauen. Darüber hinaus hat er bei Verkauf des reparierten GW dem späteren Käufer gegenüber Gewährleistungsansprüche zu erfüllen. Er kann also nicht billig reparieren und kommt daher zwangsläufig auf den Wrackwert im Sinne des Mindestlerlös. Von ihm kann wohl niemand verlangen, dass er infolge des Zufalls: „Totalschaden eines Kundenfahrzeuges“ auf seinen Normalverdienst verzichtet.

Der Geschädigte ist durch diesen Eintausch nicht bereichert, im Gegenteil, ihm wird der möglicherweise ungelegene Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels aufgezwungen. Ein Minderwert liegt daher nicht vor.

2. Der Geschädigte gibt sein vor dem Unfall noch neuwertiges Fahrzeug (bis 6 Wochen alt oder 1500 km) nach einer schweren Havarie beim Eintausch gegen ein neues Fahrzeug in Zahlung. Dabei ist der Schadenersatz jedenfalls mit dem ursprünglichen Einstandspreis des Unfallfahrzeuges limitiert. Ein Minderwert liegt nicht vor.<sup>8</sup>

3. Im Schadenersatzrecht ist die Versetzung in den Vorzustand (durch Reparatur) vorrangig. Repariert der Geschädigte nicht, muss generell angenommen werden, dass er die Reparatur für unzulässig hält, sodass der Schätzwert – in diesem Fall der Minderwert die Wiedergutmachung bestimmt. Bei einem rundum beschädigten ungepflegten Fahrzeug kann die Nicht-Behebung eines geringfügigen, in den Allgemeinzustand einordenbaren Schadens ohne Einfluss auf den Fahrzeugwert und damit der Minderwert *Null* sein. Dasselbe gilt für den Bagatellschaden. Auch hier kann der nach den Prinzipien der Wertminderungsschätzung zu ermittelnde Verlust an Verkaufswert *Null* sein. Entsteht nämlich durch die Wiederherstellung keine Werterhöhung, kann in der Regel auch kein Minderwert entstehen.

## X. Grundsatz

Es gilt somit der Grundsatz: Es gibt nur einen Minderwert und nur einen Wrackwert. Die Schätzung des Wrackwertes wird durch ein subjektives Preisangebot nicht beeinflusst, denn ein solches entspricht nicht der Wertdefinition des ABGB.

Fragen der Schadenminderungspflicht betreffen als reine Rechtsfragen den Sachverständigen in keiner Weise. Was zu geschehen hat, wenn ein den geschätzten Wrackwert übersteigendes Preisangebot vorliegt, entscheidet der Richter ohne Äußerung des Sachverständigen. Eine höchstgerichtliche Jurisdikatur steht dazu noch aus.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> ZVR 1981, 257, Fragen des Ersatzes von Reparaturkosten nach der Beschädigung von Kraftfahrzeugen.
- <sup>2</sup> VI ZR 132/04; VI ZR 174/05.
- <sup>3</sup> Vgl *Steffen*, Haftung des KFZ-Sachverständigen, DAR 1997, 299 f zur Ermittlung des Wrackwertes; *Gebhardt*, Der Wrackwert bei der Regulierung von Fahrzeugschäden, NZV 2002, 252; siehe 6 Ob 592/95 und SZ 54/95.
- <sup>4</sup> ZVR 74/4, S 101 *HR Dr Karlheinz Kuch* und *Ing Fritz Sacher*, Wertminderung.
- <sup>5</sup> SZ 68/101, Ersatz der fiktiven Schadensbehebungskosten nur mehr bis zur Höhe der Minderung des gemeinen Wertes der beschädigten Sache.
- <sup>6</sup> OGH 2. 9. 1982, 8 Ob 172/92.
- <sup>7</sup> ZVR 1996, 240 (AuslRsp), OLG Dresden 18. 8. 1995, U 599/95).
- <sup>8</sup> 2 Ob 162/06x.

## Weiterführende Literatur:

*HR Dr Karlheinz Kuch* und *Ing Fritz Sacher*, Wertminderung ZVR 74/4, S 101

*Ing F. Sacher*, Die Schätzung der Wertminderung, ZVR 1985/1, S 1  
*Dr B. Wielke*, Der mathematisch exakte Nachvollzug eines Schätzvorganges, ZVR 85/1, S 5

*Dr jur et phil Paul Nechvatal* und *Ing Fritz Sacher*, Manz-Seminar Nr 8820, 1988/6

*Dr B. Wielke*, Int Fachseminar Straßenverkehrsunfall, Seminar Bad Gastein 1991/1

*Dr B. Wielke*, Rechnerunterstützte Fahrzeugbewertung und Wertminderungsschätzung, ZVR 1992/6, S 161

*UnivProf Dr Chr. Huber*, Persönl Mitteilungen und Manuskript. „Der merkantile Minderwert beim Kfz-Schaden“ 2005

*Dr Alexandra Gerrer*, Dissertation 2007

\*1\* *Sacher* in *Fucik, Hartl, Schlosser, Wielke*, Verkehrsunfall II (1998) RZ 275 ff

Das bereits im Druck befindliche „Handbuch des Verkehrsunfalls“, 2. Teil, Manz-Verlag (Hrsg *Fucik* ua), 2. Auflage beinhaltet einen von den Autoren *Pfeffer, Sacher, Wielke* (i a R) verfassten Beitrag zum Thema „Objektiver Minderwert“ (Rz 280–284) und „Wrackwert“ (Rz 286). Die Diskussionen zu diesem Thema sind abgeschlossen.

*Michael März* und *Franz Plöching*: Sind Ergebnisse aus Restwertbörsen beeinflussbar? Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik Januar 2007

*Mag Peter Nedwed*: Schadensablöse – Probleme der Schadensberechnung abseits der Wirklichkeit, Der Sachverständige 1999/1

## Korrespondenz:

*Dr Friedrich Knöbl*

*Rechtsanwalt in 1050 Wien*

*office@rechtsanwalt-knoebl.at*

*Ing Fritz Sacher*

*Kfz-Sachverständiger in 2380 Perchtoldsdorf*

*fritz.sacher@recht.at*