

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Jänner 2011

01

1 – 36

Beiträge

Führt die Verletzung der Winterreifenpflicht zu versicherungsrechtlichen Konsequenzen? Wolfgang Reisinger ➔ 8

Merkantile Wertminderung – ein fiktives Problem
Friedrich Kamelreiter, Franz Kersche und Bernhard Wielke ➔ 4

Bericht

Europäische Verkehrsrechtstage in Luxemburg
(Trier XI, Luxemburg IV) Christian Huber ➔ 11

Rechtsprechung

Kausalität bei Schockschäden

Georg Kathrein ➔ 13

Verjährung des Regressanspruchs bei krankem Deckungsverhältnis

Christian Huber ➔ 18

**Amtshaftungsanspruch aus rechtswidrig erlassener
Verwaltungsstrafverfügung** ➔ 32

Judikaturübersicht Verwaltung

**Automationsunterstützte
Geschwindigkeitsüberwachung
durch Gemeinden rechtswidrig** ➔ 33

**Hoher Alkoholkonsum, für sich allein kein Grund für
amtsärztliche Untersuchung** ➔ 35

Merkantile Wertminderung – ein fiktives Problem

ZVR 2011/2

§§ 304 ff, 1323, 1332 ABGB

Merkantile Wertminderung;
Sacher-Wielke-Formel;
Wiederbeschaffungswert;
Fahrzeugwert;
Fahrzeugschaden

Kürzlich erschien in dieser Zeitschrift unter dem Titel „Salzburger Formel“ ein Beitrag, der das Thema der merkantilen Wertminderung von Kraftfahrzeugen behandelt.¹⁾ Es wird darin argumentiert, dass die bisher in Österreich verwendete „Sacher-Wielke-Formel“ Schwachpunkte enthalte, die kaum verbessert werden könnten. Es wird ihr eine neue Formel gegenübergestellt, die allerdings selbst – das sei vorweggenommen – die der „Sacher-Wielke-Formel“ zugrunde liegende Struktur multiplikativer Einzelparameter übernimmt. Mancher Kritikpunkt dürfte auf Unkenntnis der „Sacher-Wielke-Formel“ fußen.

Von Friedrich Kamelreiter, Franz Kersche und Bernhard Wielke

Inhaltsübersicht:

- A. Grundlagen der „Sacher-Wielke-Formel“
- B. Prämissen der merkantilen Wertminderung
- C. Parameter der Schätzung
 1. Allgemeines
 2. Basisgröße
 3. Ermittlung des Fahrzeugwerts
 4. Paradoxon oder einfache Logik
 5. Laufleistung
 6. Durchschnittliche km-Laufleistung
 7. Sonderausstattung
 8. Lackierung, Kunststoffteile
 9. Weitere Parameter zur Schätzung sinnvoll?
 10. „Fügetechnikfaktor“, kein Parameter merkantiler sondern technischer Wertminderung
 11. Vorschäden, Vorbesitzer
- D. Zukünftige Entwicklungen

A. Grundlagen der „Sacher-Wielke-Formel“

Die merkantile Wertminderung stellt einen Vermögensschaden dar, der als **psychologisches Phänomen eines „Misstrauens und Unbehagens“** schwierig zu ermitteln ist. Die Methode der rechnerunterstützten Schätzung der merkantilen Wertminderung, gerne als „Schmerzengeld“ für den Verlust der Qualität der Vorschadensfreiheit eines Fahrzeugs bezeichnet und nicht zu verwechseln mit dem sog „objektiven Minderwert“ wurde vom genialen „Stammvater“ der österr Kfz-Sachverständigen *Sacher* in den 70-er Jahren entwickelt²⁾ und von *Wielke* unter Mitwirkung zahlreicher Sachverständigen-Kollegen erstmals in den 80-er Jahren in eine rechnerische Form gegossen.³⁾ Vorschläge aus Kreisen der **Gerichtssachverständigen** haben immer wieder zu Adaptierungen an die sich ändernde jeweilige Marktsituation geführt. Die vorletzte Adaptierung erfolgte im Jänner 2008 (Schätzung ohne Verwendung von EurotaxGlass's-Notierungen möglich), die letzte mit Stichtag 1. 1. 2010⁴⁾ berücksichtigt individuellere km-Laufleistungen. Die Methode ist, im Gegensatz zur Meinung von *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer*, nach wie vor hochaktuell.

Die einfachen zugrunde liegenden logischen Überlegungen überzeugten Geschädigte und Versicherungsanstalten, mit dem Effekt, dass die Zahl der gerichtlichen Auseinandersetzungen zu diesem Thema drastisch sank, was auch Anerkennung durch *Ch. Huber* in der jüngeren einschlägigen Fachliteratur fand.⁵⁾ Die Justiz war entlastet, die Beteiligten waren zufrieden. Nahezu alle Gerichts-Sachverständige wenden die Methode nach *Sacher-Wielke* an, ebenso außergerichtliche Berater wie der ÖAMTC, Dekra-Österreich etc. Versicherungs-Sachverständige wenden außergerichtlich naturgemäß zunächst die „Versicherungsformel“ an, die tendenziell bei jungen Fahrzeugen geringere Beträge ergibt.

Außergerichtlich wird meist der Mittelwert der beiden etablierten Methoden iS eines Vergleichs zugrunde gelegt. Für die Versicherungswirtschaft ist das Thema wegen des geringen absoluten Volumens, das die Kosten der merkantilen Wertminderung ausmacht, von äußerst untergeordneter Bedeutung, außer der Anspruch wird tatsächlich so stark ausgeweitet, wie dies durch den Vergleich mit Deutschland von *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* angedeutet wird.

B. Prämissen der merkantilen Wertminderung

Tatsächlich wird der Käufer junger Gebrauchtwagen von zwei angebotenen, sonst völlig identischen Fahrzeugen nur dann das vorbeschädigte Fahrzeug wählen, wenn er einen **zusätzlichen Anreiz** in Form einer **Preisminderung** erhält. Das in der Judikatur definierte „Misstrauen und Unbehagen“ eines potenziellen Käufers einem vorschadenbehafteten, wenn auch reparierten Fahrzeug gegenüber führt zu einem **Wertverlust** im Ausmaß der **merkantilen Wertminderung**. Es ist Aufgabe des Sachverständigen das Ausmaß zu bestimmen.

1) *Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.

2) *Kuch/Sacher*, Wertminderung, ZVR 1974, 101.

3) *Wielke*, Der mathematisch exakte Nachvollzug eines Schätzvorganges, ZVR 1985, 5; *ders*, Rechnergestützte Fahrzeugbewertung und Wertminderungsschätzung, ZVR 1992, 161.

4) *Wielke*, Int Fachseminar „Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden“, Bad Hofgastein, 2008.

5) *Ch. Huber*, Der merkantile Minderwert – das Ausmaß des Ersatzes im österreichischen und deutschen Recht, ZVR 2006, 62.

Obwohl auch von den Autoren *Kodek, Ottlyk* und *Pfeffer* betont wird, es obliege ausschließlich dem Sachverständigen, die merkantile Wertminderung zu quantifizieren, wird zugleich die Einzelentscheidung eines Innsbrucker Gerichts, die ohne Beiziehung eines Sachverständigen, aufgrund richterlichen Ermessens, ergangen ist, als wesentlicher Anstoß zur Abänderung der bisherigen Methoden herangezogen. *F. Sacher*⁶⁾ hat schon von Anfang an davor gewarnt, Ergebnisse vereinzelt gebliebener Urteile als Basis für eine generell anzuwendende Methode zu verwenden:

Beispiel

Landgericht Koblenz, 15. 6. 1982: Audi 80, 5 Jahre, 95.000 km, Wiederbeschaffungswert: DM 4.600,-; Wertminderung: DM 3.476,-!

C. Parameter der Schätzung

1. Allgemeines

Eine Schätzung ist die durch Orientierung an Vergleichsobjekten erfolgte sachkundige Wertbestimmung.⁷⁾ In der Praxis gibt es keine völlig gleichgelagerten Fälle, zu groß sind die möglichen Unterschiede und Kombinationsmöglichkeiten der Einzelparameter von Fall zu Fall.

Abgesehen von den **technischen Daten** eines Fahrzeugs, wie Alter und km-Stand etc, muss das **unterschiedliche Kaufverhalten** zB eines Schnäppchenjägers und des Interessentenkreises von Luxusfahrzeugen in die Schätzung eingehen. Das „Misstrauen und Unbehagen“ des potenziellen Käufers wird von zahlreichen Faktoren bestimmt, wobei

- Fahrzeugmarke und Type (hochpreisiges Luxusfahrzeug, kostengünstiges Gebrauchsfahrzeug),
- Marktgängigkeit (ist das Fahrzeug generell gut verkäuflich oder nicht, Marktpräsenz),
- Fahrzeugalter (bestimmt bei gegebener Lebenserwartung die durchschnittliche Abnutzung),
- Laufleistung (km-Stand gibt den Verschleißzustand mechanischer Teile wieder),
- Art des gegenständlichen Schadens (Bagatel-Parkschaden, Überschlag mit Plattform-/Rahmenverzug),
- Anzahl und Art eventueller Vorschäden,
- Anzahl der Vorbesitzer,
- Nutzungsart

nur die wichtigsten Einflussgrößen sind.

Alle diese **Parameter** fließen nicht nur einzeln ein, sondern treten in Wechselwirkung und müssen **gegeneinander gewichtet** werden. Es ist zB abzuschätzen, in welchem Ausmaß eine erhöhte Laufleistung durch ein geringes Fahrzeugalter kompensiert wird. Bei der Entwicklung der „Sacher-Wielke-Formel“ wurden die Gewichtungen ergebnisorientiert ermittelt. Das heißt, das Schätzungsergebnis wurde als Erfahrungswert aus der Praxis vorgegeben und der mathematische Formalismus ex post angepasst. Die Schätzung wurde nachträglich mathematisch nachvollzogen. Durch diese „Bottom-up“-Methode erübrigt sich per se die Frage, ob nun von einem fiktiven Verkauf eines **Händlers** oder eines **Privaten** gesprochen wird. Außerdem stellt sich

die (juristische) Frage bei **jungen Fahrzeugen** schon deswegen nicht, weil nur ein sehr **kleiner Anteil** „von **Privat** an **Privat**“ verkauft wird. Der Händleranteil liegt bei 1-jährigen Pkw bei >95%, bei 2-jährigen bei ca 90%. Selbst 5-jährige Pkw werden zu rund ¾ über den gewerblichen Handel verkauft. Als wertbestimmende Größe ist daher der **Wiederbeschaffungswert** und nicht der Marktwert oder Mittelwert heranzuziehen (Definitionen siehe *Sacher*).⁸⁾

2. Basisgröße

Bevor man die „Feinheiten“ des Einzelfalls berücksichtigen kann, muss man Grenzwerte definieren, vor allem den **größten denkmöglichen** diesbezüglichen **Vermögensschaden**. Kaum ein Käufer wird ein älteres Fahrzeug einem jüngeren vorbeschädigten vorziehen, wenn das vorschadensfreie ein ganzes Jahr älter ist. Liegt andererseits zB ein besonders schwerer Schaden eines 2 Jahre alten Fahrzeugs vor, kann ein 2,5 Jahre altes vorschadensfreies Fahrzeug sehr wohl bereits attraktiver sein. Als Basisbetrag der merkantilen Wertminderung für den größtmöglichen Schaden an einem Pkw hat sich die individuelle Jahresabwertung bewährt – mit Einschränkungen bei ganz jungen Fahrzeugen (< 18 Monate), bei denen ein marktüblicher „Neupreisrabatt“ in die Kalkulation aufgenommen wird, um unrealistisch hohe Wertminderungsbeträge zu vermeiden.

Der **Grenzwert der Jahresabwertung** nach dem ersten Jahr liegt für die Masse **durchschnittlicher Pkw** in der Nähe von **13%**. Die Jahresabwertung im ersten Jahr ist höher und wegen unterschiedlich gehandhabter Preisnachlässe nicht ausreichend verlässlich. Bei extrem gängigen, wertbeständigen Fahrzeugen liegt die Jahresabwertung bei **10%**. Nur wenige Ausreißer nahezu unverkäuflicher Gebrauchtwagen können auch um ca **20%** abwerten.

Wie man sieht, sind die Unterschiede gravierend. Die Wahl eines starren Faktors von 16% für alle Fahrzeuge, vom billigen Kleinwagen bis zur teuren Luxuslimousine wie von *Kodek, Ottlyk* und *Pfeffer* vorgeschlagen, ist zwar rechnerisch einfacher zu behandeln, ein wichtiger Parameter geht aber auf Kosten der Qualität der Schätzung verloren. Definiert man die individuelle Jahresabwertung als mathematischen Grenzwert hat das den großen Vorteil, dass man automatisch die Marktgängigkeit und damit das Käuferverhalten unterschiedlicher Interessentengruppen in die Schätzung aufgenommen hat. Nur die „Sacher-Wielke-Formel“ trägt dieser Tatsache Rechnung.

3. Ermittlung des Fahrzeugwerts

Der individuelle Fahrzeugwert – bei jungen Fahrzeugen ist aus den oben genannten Gründen nur der Wiederbeschaffungswert relevant – unter Berücksichtigung des genauen Alters, der Laufleistung etc kann bei „Sacher-Wielke“ seit 2008 allein über die **Marktgängigkeit ausgewählt** und bestimmt werden. **Nur optional** ist die Verwendung von EurotaxGlass's-Notierungen

6) *Sacher*, ZVR 1985, 1 (2).

7) *Sacher*, ZVR 1985, 1 (2).

8) *Sacher* in *Fucik/Hartl/Schlösser/Wielke*, Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008) Rz 267.

möglich. Der Sachverständige kann die Methode frei wählen. Die sehr fein abgestuften elf unterschiedlichen Abwertungskurven orientieren sich an keinem speziellen Modell, sondern an der in der Technik üblichen Abwertungsfunktion in der mathematischen Form einer Exponentialfunktion $y = a \cdot e^{-bx}$, die sich für eine derartige Modellierung sehr bewährt.

Die Option, auch EurotaxGlass's-Notierungen verwenden zu können, wird in unzutreffender Weise von *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* als „Schwäche“ bezeichnet. Erstens benötigt man, wie erwähnt, EurotaxGlass's-Notierungen gar nicht. Zweitens muss der Hoffnung, automatisierte Internetrecherchen (von einem der Autoren angeboten) würden eine „bisher unerreichte Datenqualität“ aufweisen, entgegengehalten werden, dass es sich dabei nicht, wie behauptet wird, um Daten von Internet-Börsen handelt. Bei Börsen ist der Verkaufswert nach Abschluss eines Handelsgeschäfts bekannt. Im Internet sind nur **Angebote** ersichtlich, also die **Wunschvorstellungen** der Verkäufer. Die „Korrektur“, das letzte erfasste Angebot um 5% („handelsüblicher Endrabatt“?) zu reduzieren, um den tatsächlichen Verkaufspreis zu erhalten, ist zwar ein Versuch diesem Umstand Rechnung zu tragen, aber es bleibt dennoch stets unbekannt, um welchen Preis tatsächlich verkauft wurde, ja ob überhaupt verkauft wurde. Vielleicht behält der Verkäufer das Fahrzeug, wenn er den **erwünschten Preis nicht** erzielen konnte oder er verliert die Geduld oder verkauft aus Not weit unter dem erhofften Preis.

Ein weiteres Manko der automatisierten Erhebungen durch das Internet ist der nur wenig bekannte **Zustand der Fahrzeuge**, was sich auch in der großen Streubreite der Preise widerspiegelt. Durch diese Tatsache wird die Vergleichbarkeit und somit die Schätzung außerordentlich erschwert. Im **Internet** werden **alle Zustandsklassen** angeboten. Eurotax scheidet Fahrzeuge in schlechtem Zustand aus, weil sie vom seriösen Fachhandel in dieser Form nicht angeboten werden. Junge Fahrzeuge werden, wie oben erwähnt, mehrheitlich über den Handel verkauft und diese Preise sind schon wegen der Gewährleistungspflicht des Händlers und der Sicherheit des Käufers höher als bei Verkauf „von Privat an Privat“. Unterschiedliche Ergebnisse der beiden nicht miteinander vergleichbaren Methoden liegen in der Natur der verschiedenen Datenquellen.

Wenn beide Methoden statistisch einwandfrei sind, ist allein aufgrund unterschiedlicher Auswahlkriterien des verwendeten Datenmaterials zu erwarten, dass EurotaxGlass's-Notierungen höher liegen müssen als der Mittelwert der Internetangebote und dass dieser Unterschied mit steigendem Fahrzeugalter noch größer werden muss, allerdings in einem Bereich des Fahrzeugalters, bei dem die merkantile Wertminderung in der Regel keine Rolle mehr spielt. Die überschwängliche Behauptung „bisher unerreichter Datenqualität“ der eigenen Daten ist im Lichte des soeben Dargelegten nicht aufrechtzuerhalten.

4. Paradoxon oder einfache Logik

Die Autoren der „Salzburger Formel“ meinen irrtümlicherweise, in der „Sacher-Wielke-Formel“ ein Paradoxon zu erkennen, die Verkaufspraxis sei gerade umge-

kehrt, behaupten sie. Die logisch richtige Überlegung ist für jedermann einfach nachvollziehbar: Je mehr Kaufinteressenten es für ein gebrauchtes Fahrzeug einer bestimmten Fahrzeugmarke oder Type gibt, umso höher ist der Preis und umso geringer die Altersabwertung. Gebrauchtfahrzeuge, für die man kaum Käufer findet, müssen zu einem niedrigeren Preis angeboten werden, um sie überhaupt verkaufen zu können. Ihre Jahresabwertung ist konsequenterweise höher. Ein Fahrzeug, das schon in **unbeschädigtem Zustand** trotz relativ niedrigem Preis **kaum zu verkaufen** ist, ist logischerweise **umso weniger verkäuflich**, wenn es **vorbeschädigt** ist. Die merkantile Wertminderung eines gut gängigen Fahrzeugs ist natürlich kleiner als die eines Ladenhüters mit Vorschaden. Wieso *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* diese einfache Logik als „fundamentales Problem“ und Paradoxon empfinden, bleibt dem Leser verschlossen.

5. Laufleistung

Auch ein weiterer Kritikpunkt geht ins Leere. Kein rechnerischer Algorithmus kann dem **Sachverständigen** ersparen, **selbst zu denken** und Resultate zu überprüfen, auch nicht die Methode nach „Sacher-Wielke“. Es ist nicht richtig, dass die Altersgrenze von 4,5 Jahren und die damit verbundene durchschnittliche Laufleistung „zu rigide“ seien. Steht ein Fahrzeug etwa nach einem Todesfall jahrelang unbenutzt, altert es zwar auch, man kann aber nicht mehr von durchschnittlichem Gebrauch reden. Zur Bearbeitung **einzelner „Ausreißer“** ist **kein** noch so ausgeklügelter **Formalismus** geeignet, auch nicht der alternativ angepriesene. Ob er dessen Nutzern das Denken ersetzt, müssen diese selbst entscheiden. Es ist auch keine Tendenz am österr Markt oder der österr Judikatur zu erkennen, dass wertminderungsempfindliche Käufer Laufleistungen bis zu 150.000 km bzw ein Fahrzeugalter von 12–15 Jahren in Betracht ziehen, wie dies *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* vermuten. Darauf wird weiter unten noch einzugehen sein.

6. Durchschnittliche km-Laufleistung

Generell bestätigen die neuen von EurotaxGlass's veröffentlichten Durchschnittslaufleistungen die nachvollziehbare Tendenz, dass infolge der Zunahme der Zweit- und Drittfahrzeuge die jährliche Laufleistung eines Einzelfahrzeugs sinkt. Es wird seit Jänner 2010 zwischen gewerblicher und privater Nutzung unterschieden. Gewerblich genutzte Fahrzeuge weisen höhere Laufleistungen auf, was bei „Sacher-Wielke“ berücksichtigt wird.

Dass die Laufleistung „einzelner Fahrzeuge von der Realität sehr stark abweichen kann“ liegt in der Natur eines Mittelwerts. Die geforderte „richtige Durchschnitts-Soll-Laufleistung“ wäre jedoch nur dann erfassbar, wenn alle Fahrzeuge individuell in nicht manipulierbarer Weise dauernd überwacht und registriert würden. Einen sehr großen Einfluss auf die **Laufleistung** eines Einzelfahrzeugs hat neben den Bedürfnissen des Benützers (Pendler, Sonntagsfahrer) vor allem das **Alter des Benützers**. Erfahrungsgemäß wird ein Fahrzeug von Personen, die nicht mehr im Erwerbsleben

stehen, nur unterdurchschnittlich häufig benützt. Es besteht auch in Zukunft nicht die Absicht, nicht objektiv erfassbare Daten bzw Einflüsse, die für die gegebene Fragestellung völlig untergeordnete Bedeutung haben, in der „Sacher-Wielke-Formel“ zu berücksichtigen.

7. Sonderausstattung

Es gibt kaum ein Neufahrzeug, das ohne jede Sonderausstattung ausgeliefert wird. Alle Gebrauchtwagenpreise enthalten notwendigerweise bereits die Aufpreise der jeweiligen Extras. Es wäre ein Kunstfehler, würde man individuelle, aber verbreitete Sonderausstattungs-details ein zweites Mal berücksichtigen, indem man den entsprechend abgewerteten Betrag der Extras noch einmal zum Fahrzeugwert addieren würde. Nur wenn eine seltene, kostspielige Sonderausstattung vorhanden ist, ist diese, meist in stark abgewertetem Maß, zu berücksichtigen. Es gibt auch Extras, die den Fahrzeugwert vermindern können (zB am Kofferraumdeckel angeschraubte Nachbau-Heckspoiler). Derartiges kann nicht formelmäßig normiert werden. Die Eingabe im „Sacher-Wielke“-Programm für die Position „Extras“ ist zur **Gänze** dem **Sachverständigen** überlassen. Die diesbezügliche Kritik geht ins Leere und stellt kein „weiteres Problem“ dar, wie die Kritiker vermuten.

8. Lackierung, Kunststoffteile

Bei der Bemessung der **merkantilen Wertminderung** geht es gerade **nicht** um **technische Probleme**, auch nicht die der Lackierung. Es wird immer tadellose Reparatur vorausgesetzt. Verbliebene Reparaturspuren stellen einen Gewährleistungsanspruch dar und sollen nicht durch die merkantile Wertminderung abgegolten werden. Es spielt daher auch keine Rolle, ob eine Kunstharzlackierung nun für den Lackierer einfach oder schwierig ist. Der Ansatz von *Sacher/Wielke*, das **Lackierungsmaß** zur Quantifizierung des „Misstrauens und Unbehagens“ heranzuziehen, hat **nichts** mit der **Lackierungsqualität** zu tun, hier liegt ein Missverständnis vor. Vielmehr lässt sich in den Augen eines misstrauischen potenziellen Käufers hinter einer großen lackierten Fläche mehr „verstecken“ als hinter einer kleinen. Es ist nur logisch, dass ein umso **größerer Lackierungsumfang** (gemeint zB in dm² im Vergleich zur Gesamtfläche des Fahrzeugs) ein umso **größeres „Misstrauen und Unbehagen“** nach sich zieht.

Andererseits kann man jedem Geschädigten verständlich machen, dass ihn die Neulackierung einer Stoßstangenhaube nicht zu beunruhigen braucht. Vielmehr werden mit dem Ersatz der Stoßstange bzw deren Lackierung bereits vorher vorhandene unvermeidliche Gebrauchsspuren beseitigt. Durch die Reparatur wird der optische Eindruck sogar verbessert. In völliger Übereinstimmung aller Beteiligten ist seit Jahren **unstrittig**, dass der Ersatz einer **lackierten Stoßstange** (oder eines vergleichbaren Anbauteils) ohne jede Blecharbeit **keine Wertminderung** nach sich zieht.

9. Weitere Parameter zur Schätzung sinnvoll?

Da sich die „Salzburger Formel“ strukturell sehr stark an die „Sacher-Wielke-Formel“ anlehnt (Basisbetrag gewichtet mit Multiplikatoren für Schadenkategorie,

Alters- und km-Faktoren etc), soll nur auf die wichtigsten Unterschiede eingegangen werden, soweit dies nicht schon in den vorherigen Abschnitten geschehen ist.

Die rechnerunterstützte Schätzung sollte nur Parameter enthalten, die **objektiv** und **nachweisbar** sind. Wenn nun gefordert wird, es müssten zusätzlich auch Nutzungsart und Einsatzbedingungen in die Schätzung eingehen, wobei man zu unterscheiden habe zwischen Fahrzeugen, die individuell nur im Kurzstreckenbetrieb und solchen, die im Langstreckenbetrieb benützt werden, muss diese Forderung an der Praxis scheitern. Nur die Jahreslaufleistung ist einfach zu ermitteln, solange man Manipulationen ausschließt. Die Frage, ob ein Fahrzeug eher im Kurzstrecken- oder Langstreckenbetrieb verwendet wurde, wird im außergerichtlichen Versicherungsalltag (also in 98–99% aller Fälle) gar nicht seriös beantwortet werden können. Wie sollte zB ein Zweitbesitzer das Fahrverhalten des Erstbesitzers kennen?

10. „Fügetechnikfaktor“, kein Parameter merkantiler sondern technischer Wertminderung

Der von *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* eingeführte „Fügetechnikfaktor“ wird damit begründet, dass durch neue Reparaturtechniken optische Reparaturspuren verbleiben können. Sollte dies tatsächlich der Fall sein, stellt die trotz ordnungsgemäßer Reparatur nicht behebbare Beeinträchtigung ein Schulbeispiel einer **technischen Wertminderung** dar, weil sie einen **nicht behebbaren Mangel** betrifft und hat daher mit der merkantilen Wertminderung nichts zu tun.

11. Vorschäden, Vorbesitzer

Es gibt Fahrzeuge, denen ein vernünftiger Käufer bereits von vorneherein ein so hohes Misstrauen und Unbehagen entgegenbringt, dass sie vom dafür empfindlichen Käufer erst gar nicht in die engere Wahl gezogen werden, selbst wenn ein Preisnachlass geboten wird. ZB kauft kein misstrauischer Privater ein stark gebrauchtes Taxi. Aus dem gleichen Grund reduziert sich die merkantile Wertminderung, wenn bereits ein zweiter Schaden vorliegt oder wenn das Fahrzeug mehrere Besitzer aufweist. Bisherige Schätzungen ergeben bei Vorliegen von zwei Kriterien zugleich, also zB ein bereits zweiter Vorschaden gepaart mit Zweitbesitz oÄ keine Wertminderung mehr. Wie könnte durch eine sachgerechte Reparatur das in solchen Fällen bereits zurecht bestehende hohe Misstrauen noch gesteigert werden? Es bleibt dem Sachverständigen unbenommen, beim Zweitschaden, wie bisher vorgeschlagen, die Hälfte – bzw die Wertminderungsdifferenz – und auch noch beim Drittschaden ein Drittel (bisher nicht üblich) anzunehmen. In einzelnen begründbaren Fällen mag dies angemessen sein.

D. Zukünftige Entwicklungen

Wenn die **deutsche** Judikatur, wie *Kodek*, *Ottlyk* und *Pfeffer* anführen, tatsächlich bereits Grenzwerte von **150.000 km** und **12–15 Jahre** kennt (Zitat: „Landgericht Berlin über 183.000 km“), zeigt das, dass die recht-

lichen **Prämissen** für die Ermittlung der merkantilen Wertminderung in **Deutschland** und in **Österreich** sehr **unterschiedlich** sind – übrigens schon seit 40 Jahren, wie das eingangs erwähnte „abschreckende“ Beispiel *Sachers* beweist.

Das berechnete große Misstrauen und Unbehagen eines durchschnittlichen, vernünftigen Käufers einem derart alten und intensiv gebrauchten Fahrzeug gegenüber wird durch einen ordnungsgemäß instand gesetzten Vorschaden nicht gesteigert werden können. Vielmehr wird er bei einer Käuferwägung nicht erwarten, ein völlig vorschadensfreies Fahrzeug zu erhalten. Andererseits zieht ein wertminderungsempfindlicher Käufer

den Kauf eines derartigen Fahrzeugs gar nicht erst in Betracht. Den deutschen Erfordernissen genügt die „Sacher-Wielke-Formel“, weil auf österreichischer Judikatur fußend, nicht. Eine analoge Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts oder der Judikatur in Österreich ist aber auch nicht in Sicht.

Da die „Sacher-Wielke-Formel“ laufend den Marktgegebenheiten und gegebenenfalls der österr. stRsp angepasst wird, entspricht sie in ihrer letzten Version 2011 allen aktuellen rechtlichen und technischen Erfordernissen. Sie ist hochaktuell. Anpassungen und Verbesserungen wird es auch in Zukunft geben. Vorschläge sind willkommen.

→ In Kürze

Die „Sacher-Wielke-Formel“ zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung und individuellen Schätzung des Wiederbeschaffungs- und Händlerverkaufspreises von Pkw wurde während der Jahrzehnte bewährter Anwendung in Gerichtsverfahren laufend den Markterfordernissen angepasst, zuletzt 2010. Die Verwendung von EurotaxGlass's-Notierungen ist seit der Version 2008 nicht erforderlich, aber optional möglich. Ein zusammenfassender Überblick über die zugrunde liegenden Ideen in der aktuellen Version wird gegeben. Die auf zahlreichen Missverständnissen fußende kürzlich veröffentlichte Kritik ist unzutreffend.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

DI Dr. Friedrich Kamelreiter, Ziviltechniker und allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger. Kontaktadresse: Bahnhofstraße 17, 1140 Wien. E-Mail: kamelreiter@aon.at

DI Franz Kersche, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger. Kontaktadresse: Viktor Leon-Gasse 18, 1130 Wien. E-Mail: franzkersche@aon.at

Univ.-Prof. Dr. Bernhard Wielke, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger. Kontaktadresse: Jessengasse 2, 1190 Wien. E-Mail: bernhard.wielke@univie.ac.at oder bernhard.wielke@gerichts-sv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Wielke, Der mathematisch exakte Nachvollzug eines Schätzvorganges, ZVR 1985, 5; *ders*, Rechnergestützte Fahrzeugbewertung und Wertminderungsschätzung, ZVR 1992, 161; *ders*, Verkehrsunfall: Würdigung „falscher“ Zeugenaussagen, ZVR 1997, 110; *Wielke/Wielke*, Auffahrunfall – Halswirbelsäulenverletzung – Noceboeffekt, ZVR 2004, 81.

Literatur:

Ch. Huber, Der merkantile Minderwert – das Ausmaß des Ersatzes im österreichischen und deutschen Recht, ZVR 2006, 62; *Sacher*, Die Schätzung der Wertminderung, ZVR 1985, 1; *Kuch/Sacher*, Wertminderung, ZVR 1974, 101.

→ Literatur-Tipp



Fucik/Harti/Schlosser/Wielke, Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008)

MANZ Bestellservice:

Tel.: (01) 531 61-100,
Fax: (01) 531 61-455,
E-Mail: bestellen@manz.at