

---

## Ing. Martin Freitag

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung; historische Fahrzeuge, Restaurierung, Bewertung; Verbrennungsmotoren; Handel mit Kfz; Handel mit anderen Fahrzeugen; Handel mit historischen Fahrzeugen; gewerberechtlicher Geschäftsführer einer Kfz-Werkstätte

# Methoden der Kfz-Bewertung

## 1. Einleitung

Der Kfz-Markt wird in Österreich, wie in einer **freien Marktwirtschaft** üblich, durch **Angebot und Nachfrage** bestimmt. Es sind derzeit rund 6,38 Mio Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen.<sup>1</sup> Im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich zirka 540.000 Schadensfälle gedeckt, die Deckungen im Bereich der Kfz-Kaskoversicherung belaufen sich auf zirka 780.000 Schäden pro Jahr. Häufig stellen sich die Fragen, 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 Fahrzeugs- und Schadensbewertung aber auch im Kfz-Handel eine sehr wichtige Bedeutung zu. In Österreich wurden im Jahr 2013 1.002.741 Gebrauchtfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, in den meisten Fällen geht der Anmeldung ein Kauf bzw Verkauf voraus, im Zuge dessen das Fahrzeug oftmals einer Wertbestimmung unterzogen wird.<sup>2</sup>

Der Gerichtssachverständige hat sein Gutachten **objektiv, unabhängig und weisungsfrei** zu erstatten. Der Sachverständige haftet bei der Fahrzeugbewertung sowohl dem Auftraggeber als auch Dritten gegenüber gemäß § 1299 ABGB für sein Gutachten. Er sollte die gewählte Methode nachvollziehbar erklären und die Wahl der Methodik begründen können. Die Bewertung soll nachvollziehbar erfolgen.

## 2. (Wert-)Begriffe

Ein **Preis** ist ein Geldbetrag, der unter Berücksichtigung individueller Einflüsse zufällig für ein bestimmtes Wirtschaftsgut verlangt, geboten oder bezahlt wird. Von einem **Wert** spricht man bei einem statistisch repräsentativen Durchschnittspreis (Mittelwert) von mehreren konkreten Preisen (§§ 303 ff ABGB). Unter dem **Wiederbeschaffungswert (Händlerverkaufswert)** versteht man den Durchschnittspreis, der am redlichen inländischen Kfz-Fachmarkt bei einer (Wieder-)Beschaffung (vom Geschädigten) voraussichtlich zu bezahlen sein wird. Der **Marktwert (Mittelwert)** ist der ordentliche gemeine 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 Händlereinkaufswert, weshalb er manchmal auch als **Mittelwert** bezeichnet wird. Die Begriffe **Verkehrswert und Zeitwert** sind flexible Wertbegriffe, die keinem konkreten Wert zugeordnet werden können bzw nicht exakt definiert sind. Abhängig davon, wozu ein Geschädigter durch ein Schadensereignis veranlasst wurde, kann ein Verkehrswert/Zeitwert sowohl ein Einkaufs- als auch ein Verkaufswert sein, auch ein Restwert stellt zu einem bestimmten Zeitpunkt einen Verkehrswert/Zeitwert dar. Die Verwendung dieser Wertbegriffe kann aufgrund ihrer Mehrdeutigkeit zu Problemen und Missverständnissen führen.

Unter der **merkantilen Wertminderung** (= Wertdifferenz) versteht man den 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. Es handelt sich um die monetäre Abgeltung eines verbleibenden Misstrauens (eines durchschnittlichen Kaufinteressenten) nach einer sach- und fachgerechten Instandsetzung.

Ob ein **wirtschaftlicher Totalschaden** vorliegt, ist eine Rechtsfrage! Bei einem Haftpflichtschaden wird üblicherweise von einem wirtschaftlichen Totalschaden gesprochen, wenn die Kosten einer sach- und fachgerechten Reparatur in einer Kfz-Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt erheblich übersteigen (zirka 10 %, in Einzelfällen bis zu 15 %). Bei einem Kaskoschaden wird der Begriff „wirtschaftlicher Totalschaden“ durch die Versicherungsbedingungen definiert. Ein Totalschaden liegt hier vor, wenn die Reparaturkosten die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert übersteigen.

Unter dem **Restwert** versteht man den Händlereinkaufswert eines beschädigten Fahrzeugs. Vom **Wrackwert** spricht man, wenn ein Fahrzeug mit wirtschaftlichen Mitteln voraussichtlich nicht mehr instand gesetzt werden kann bzw nicht mehr aufbaufähig ist.

Der **objektiver Minderwert** (= Wertdifferenz) stellt den Wertverlust eines Fahrzeugs in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar. Er 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 Schadenseintritt. Wenn ein Totalschaden eingetreten ist, besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen

dem Wiederbeschaffungswert vor dem Schadenseintritt und dem Restwert (Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs.

### 3. Was ist ein Wert (§§ 303 ff ABGB)?

Schätzbare Sachen sind durch **Vergleich mit ähnlichen Sachen** zu bewerten. Die Bestimmung und Gewichtung der preisbildenden Faktoren kann nur aufgrund von **Marktbeobachtung und Erfahrung** erfolgen. Ist wegen der individuellen Eigenheiten der Sache durch Preisvergleich nur ein Rahmen zwischen einer Preisober- und einer Preisuntergrenze zu gewinnen, muss innerhalb des ermittelten Preisrahmens nach freier richterlicher Überzeugung gemäß § 273 Abs 1 ZPO ein Wert festgesetzt werden. Ein Wert ist also **im Idealfall ein Mittelwert** von mehreren Preisen. In Sonderfällen, wenn keine oder sehr wenig gleichwertige Fahrzeuge gehandelt werden, kann die Bewertung auch nach dem Nutzen eines Kraftfahrzeugs erfolgen, diese Vorgangsweise kommt jedoch meist nur für gewerblich genutzte Fahrzeuge in Frage.

## 4. Methoden der Kfz-Bewertung

### 4.1. Schätzen

Auch wenn der vom Sachverständigen ermittelte Wert immer ein Schätzwert ist, wird bei dieser Methode der Wert aus Erfahrung „aus dem Bauch heraus“ festgelegt. Sie ist praktisch nicht nachvollzieh- und erklärbar. Die Methode ist meist nur für einen Markenhändler für Typen seiner eigenen Marke sinnvoll möglich. Die Methode wird auch häufig bei sehr alten oder stark beschädigten Fahrzeugen angewendet.

### 4.2. Manuelle Marktanalyse

Von einer manuellen Marktanalyse spricht man, wenn die Bewertung durch **manuelles Studium von Versteigerungserlösen** oder durch **manuelles Studium von aktuellen Angeboten** im Internet, beim Händler, in der Zeitung/Zeitschrift mit anschließender manueller Mittelwertbildung erfolgt. Nachteil dieser Methode: Das Wunschpreisproblem kann nicht in den Griff bekommen werden. Viele Fahrzeuge werden zuerst sehr teuer inseriert, bei mangelnder Nachfrage wird der Preis dann im Regelfall mehrmals abgesenkt, bis sich ein Käufer findet. Die mit dieser Methode ermittelten Werte sind zumeist (deutlich) zu hoch. Die Laufleistung der einzelnen Fahrzeuge ist bei dieser Methode bekannt, daher kann eine durchschnittliche Laufleistung der Stichprobe berechnet werden.

### 4.3. Marktkurven (Abwertungskurven, Restwertkurven)

Diese Methode wurde in den 1960er-Jahren von *Max Danner* bzw *Hannes W. Schwacke* erfunden. Der zu ermittelte Wert wird mit **Marktkurven** (Abwertungskurven, Restwertkurven) auf **Basis des Listenneupreises** eines Fahrzeugs

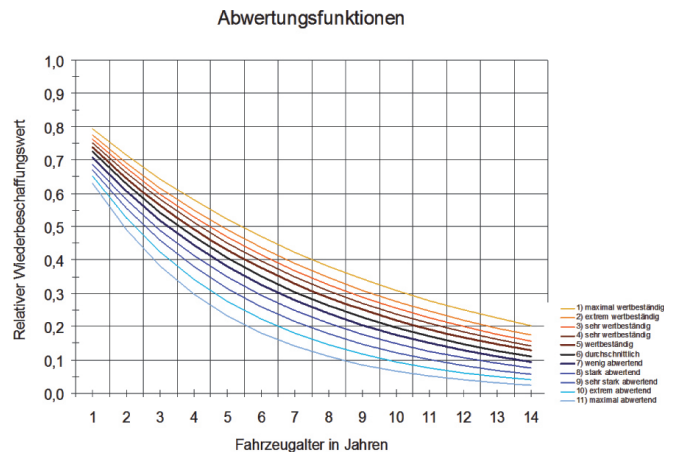


Abbildung 1: Marktkurven<sup>3</sup>

ermittelt. Für diese Methode stehen in der Literatur diverse Kurven auf Millimeterpapier zu Verfügung. Der Wert kann hier sehr einfach grafisch ermittelt werden. Alternativ stehen EDV-Lösungen, wie zB **Wert 2013, Kfz-Bewertung 3.1**, zur Verfügung.

Bei diesen Systemen schätzt der Sachverständige, welche von mehreren vorhandenen Exponentialfunktionen (Auswahl einer Kurve) zu einem bestimmten Fahrzeug passt.

Der große Nachteil der starren Kurvenbewertung liegt darin, dass damit **Marktbewegungen nicht berücksichtigt** werden, die rein mathematisch ermittelten Werte können oftmals deutlich **neben dem tatsächlichen Marktniveau** liegen. Für selten gehandelte oder individuelle Fahrzeuge, wie Baumaschinen, Caravans, Hubstapler etc, ist diese Methode auch heute noch geeignet. Die Laufleistung ist nicht bekannt. Für eine Kilometerkorrektur müssen Soll-Laufleistungen vorgegeben werden, was eine zusätzliche Fehlerquelle bei der Bewertung darstellt.

### 4.4. Listenwesen

Listenpreise werden von verschiedenen Verlagen oder EDV-Systemanbietern vermarktet, wie zB **Eurotax, DAT, Caravanpreisspiegel** oder **Trailertax**. Auch hier wird der zu ermittelnde Wert mit Marktkurven (Abwertungskurven, Restwertkurven) auf Basis des Listenneupreises eines Fahrzeugs ermittelt. Die Kurven werden von Redaktionsteams mit verschiedenen Methoden ausgewählt, justiert und angepasst. Die ermittelten Werte werden dann in Listen (monatlich bis jährlich, je nach Fahrzeugklasse) in Tabellenform gedruckt. Die redaktionellen Einschätzungen erfolgen aufgrund von individueller Beobachtung von Versteigerungsergebnissen, Inseraten sowie von Händlerverkaufsmeldungen.

Der größte Nachteil besteht aus Sicht des Autors darin, dass die verwendeten Methoden statistisch meist nicht nachvollziehbar sind, da die Grundlagen der redaktionellen Einschätzung nicht veröffentlicht werden. Diese Systeme haben in der Vergangenheit vor allem durch Rückkopplung

funktioniert, die meisten Händler haben sich früher (vor der Verbreitung des Internets) an die Listen gehalten, die Werte in den Listen waren sehr ähnlich. Auch bei dieser Methode muss für eine Kilometerkorrektur eine Soll-Laufleistung vorgegeben bzw. angenommen werden, wodurch sich wie bei den Marktkurven eine zusätzliche Fehlerquelle bei der Fahrzeugbewertung ergibt.

Da aber die meisten Händler, Kunden und Parteien inzwischen Zugang zum Internet haben und die vorhandenen Inserate im Internet studieren, wurden immer größer werdende Abweichungen in alle Richtungen zu den veröffentlichten Listenwerten transparent.

### 4.5. EDV-gestützte Marktbeobachtung

Diese Bewertungsmethode wird durch die Software **Autopreisspiegel, Motorradpreisspiegel und Maschinenpreisspiegel** angeboten.

Zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts wird eine **automatisierte Marktbeobachtungsanalyse** durchgeführt. Dabei handelt es sich um eine Suchmaschine, die im Internet angebotene möglichst gleichartige Fahrzeuge zum Bewertungsstichtag erfasst und daraus den repräsentativen Wiederbeschaffungswert durch Mittelwertbildung ableitet.

Da für die Auswertung nur jene Fahrzeuge mit dem letztnotierten Preis herangezogen werden, die die Internet-Börsen bereits verlassen haben, werden zu hohe Wunschpreise nicht berücksichtigt, damit kann das Wunschpreisproblem in den Griff bekommen werden. Ausreißer werden über integrierte Kontrollmechanismen ausgeschieden und es wird ein handelsüblicher Endrabatt (standardmäßig von 5 %) berücksichtigt. Der Tachostand wird auf die tatsächlich empirisch ermittelte Laufleistung hin korrigiert, sodass es zu keinen Fehlabweichungen durch irgendwelche angenommene Soll-Laufleistungen kommt. Eine Ausstattungs- und Zustandskorrektur ist möglich.

Mit dem System können über 80 % aller Gebrauchtfahrzeugverkäufe in Österreich ausgewertet werden. Die vom Sachverständigen ausgewählte Stichprobe (die Auswahlkriterien, die Anzahl der Fahrzeuge, der Beobachtungszeitraum) kann hergezeigt werden. Das Ergebnis ist vom Sachverständigen (vor Gericht) leicht erklär- und nachvollziehbar. Der Nachteil der Methode liegt darin, dass bei sehr selten gehandelten Modellen keine Werte gebildet werden können.

### 4.6. Sonstige Methoden (mathematisch aufbereitete Datenanalysen)

Es gibt bzw. gab noch weitere Bewertungsmethoden, wie zB den **Audatex Value Pilot** (wurde bereits eingestellt), den **Eurotax Marktmonitor** (wurde ebenfalls bereits eingestellt) oder den **Eurotax Marktradar**. Diese Systeme beruhen bzw. beruhten meist auf mathematisch aufbereitete Datenanalysen. Hier werden Daten auf statistischer, mathematischer und historischer Basis aufbereitet. Es erfolgt

keine Mittelwertbildung, sondern unter anderem mittels „Koeffizienten“ oder „Regressionsanalysen“ werden aus den vorliegenden Marktdaten Fahrzeugwerte berechnet. Die ermittelten Zahlen werden unter anderem „Wiederbeschaffungswertkorridor“ oder „Angebotskurse“ genannt. Eine Begriffsdefinition, was damit genau gemeint ist, ist derzeit nicht veröffentlicht. Diese Methoden sind für den Autor (mit dem derzeit veröffentlichtem Informationsstand) nicht nachvollzieh- und erklärbar, auch wenn bei manchen Methoden Referenzfahrzeuge, die (zufällig?) zum Ergebnis passen, gezeigt werden.

## 5. Korrekturen

Beim ermittelten Basiswert handelt es sich, was die Laufleistung, die Ausstattung und den Erhaltungs- und Pflegezustand betrifft, um ein durchschnittliches Fahrzeug. Das zu bewertende Fahrzeug muss also mittels **Korrekturen** auf den – mit welcher Methode auch immer ermittelten – **Durchschnitt** korrigiert werden.

### 5.1. Kilometerkorrektur

Die Laufleistung des zu bewertenden Fahrzeugs muss auf eine **durchschnittliche Laufleistung** korrigiert werden. Bei den **Abwertungskurven und Listensystemen wird eine Soll-Laufleistung** angenommen. Bei der **manuellen Marktanalyse und der EDV-gestützten Marktbeobachtung** ist die **durchschnittliche Laufleistung** der Stichprobe bekannt, die Kilometerkorrektur ist daher wesentlich genauer durchführbar. Die Annahme von Soll-Laufleistungen kann – wie bereits erwähnt – eine große Fehlerquelle bei der Fahrzeugbewertung darstellen.

### 5.2. Ausstattungskorrektur

#### 5.2.1. Versicherungsverband und Eurotaxkurve

Dies ist die herkömmliche Methode der Ausstattungskorrektur. Bei dieser Methode erfolgt, ausgehend vom **Mittelwertfahrzeug**, immer eine **Aufwertung** durch die vorhandene Sonderausstattung, unabhängig davon, ob das konkret zu bewertende Fahrzeug unter- oder überdurchschnittlich ausgestattet ist. Die Quantifizierung der Aufwertung erfolgt bei dieser Methode nach der sogenannten Versicherungsverbandskurve oder mit Hilfe der sogenannten Eurotaxkurve. Die beiden Kurven arbeiten ganz ähnlich, lediglich der mathematische Verlauf der Kurven weicht etwas ab. Es wird – abhängig vom Fahrzeugalter – ein Prozentsatz der Aufwertung vorgegeben. Mit diesem Prozentsatz wird der Neupreis der Sonderausstattung multipliziert und zum ermittelten Wert des Mittelwertfahrzeugs hinzugerechnet. Bei den Sonderausstattungen wird kein „Freibetrag“ berücksichtigt, es erfolgen auch keine Abzüge bei unterdurchschnittlicher Ausstattung, weshalb – ausgehend von einem mit tatsächlicher Marktanalyse ermittelten Basiswert – zu hohe Aufwertungen resultieren können. Diese Methode kann daher eigentlich sinnvoll nur bei einer Bewertung mit Marktkurven und dem Listenwesen verwendet

werden, da es im Falle einer echten Marktanalyse oftmals zu einer doppelten Berücksichtigung von Extras kommen würde. Ob die so ermittelten Aufschläge für Sonderausstattung realistisch sind, bezweifelt der Autor dieses Artikels.

### 5.2.2. Neupreisverfahren

Dies ist eine völlige Neuentwicklung, die erstmalig in der Software Autopreisspiegel integriert wurde. Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass sich der ermittelte **Durchschnittswert** auf ein Fahrzeug mit einer **durchschnittlichen Sonderausstattung** bezieht. Empirische Primärdaten haben gezeigt, dass das Durchschnittsfahrzeug eine Sonderausstattung im Ausmaß von **zirka 5 % bis 15 % vom Basispreis** aufweist. Teure Autos enthalten tendenziell mehr und teurere Extras als günstigere Autos, weshalb bei teuren Autos ein höherer Anteil im errechneten Durchschnittsauto zu veranschlagen ist. Durch die Erfassung des Fahrzeugbasis-Neupreises und des Neupreises der Sonderausstattung des konkreten Fahrzeugs wird die Abweichung von der Sonderausstattung des Durchschnittsfahrzeugs errechnet. Liegt eine überdurchschnittliche Ausstattung vor, so wird dies mit entsprechenden **Zuschlägen** berücksichtigt. Unterschreitet die Ausstattung hingegen das Sonderzubehör des Mittelwertfahrzeugs, so wird ein entsprechender **Abschlag** vorgenommen. Mit dem Neupreisverfahren kann eine doppelte Berücksichtigung von Extras bei der Bewertung vermieden werden; sie stellt derzeit die wohl beste Methodik zur Bewertung von Sonderausstattungen dar.

### 5.3. Zustandskorrektur

Mit der Zustandskorrektur wird der Zustand des zu bewertenden Fahrzeugs auf einen **durchschnittlichen Zustand** (bei Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 Zustand 2 bis 3 laut ÖNORM V 5080) korrigiert. Problem: Die ÖNORM V 5080 ist sehr oberflächlich. Auch die Aussage Zustand 2 bis 3 ist sehr vage. Für andere Fahrzeuge, wie zB Motorräder, schwere LKW, Anhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge, gibt es nicht einmal eine Norm. Was ist eine übliche Gebrauchsspur und was ein Vorschaden? Die Laufleistung und das Alter eines Fahrzeugs bestimmen den „üblichen“ Zustand. Hier wird aus Sicht des Autors in nächster Zeit einiges an Definitions- und Diskussionsarbeit erforderlich. Jedenfalls soll das durchschnittliche Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher sein. Auch der Wartungszustand muss natürlich für die Wertermittlung berücksichtigt werden.

### 5.4. Weitere mögliche Korrekturen (abhängig von der Ermittlungsmethode des Basiswerts und der Fahrzeugart)

Weitere möglicherweise erforderliche Korrekturen sind zB Zubehörkorrektur, Marktlagekorrektur, Reifenkorrektur, Monatskorrektur, Wartungskorrektur, Korrektur für Anzahl der Vorbesitzer, Korrektur für werterhöhende Aufwendungen, Abgaskorrektur, Logokorrektur, Batteriekorrektur,

Korrektur für Tuning, Korrektur für sonstige Umbauten, Lenkerkorrektur, Korrektur Historie, Korrektur für die Einsatzbedingungen (Einsatzfahrzeug, Mietfahrzeug, Taxi, Kurzstrecke, Langstrecke, Baustellenbetrieb, Stationärlaufkorrektur, nur Schönwetterbetrieb, Renn- oder Wettbewerbseinsatz, Geländeeinsatz).

## 6. Berücksichtigung der merkantilen Wertminderung bei der Fahrzeugbewertung

Wenn ein junges Fahrzeug einen oder mehrere Vorschäden erlitten hat und diese zum Bewertungszeitpunkt bereits repariert sind, dann muss unter Umständen auch eine sich daraus ergebende allfällige merkantile Wertminderung bei der Fahrzeugbewertung berücksichtigt werden. Bei der Quantifizierung der merkantilen Wertminderung ist aus fachlicher Sicht die Anwendung der **Salzburger Formel**<sup>4</sup> zu empfehlen. Sie wurde von einer Gruppe unabhängiger Gerichtssachverständiger entwickelt und steht sowohl für PKW (Klasse M1) als auch für LKW (Klasse N) und Omnibusse (Klasse M2, M3) zur Verfügung. Für den Eintritt einer merkantilen Wertminderung wird keine fixe Alters- oder Laufzeitgrenze vorgegeben. Es gibt lediglich eine Verschleißgrenze (standardmäßig – kann verstellt werden!) bei 40 % vom Wiederbeschaffungswert. Zur Bemessung wird einfach der Marktwert mit verschiedenen abgestimmten Faktoren multipliziert.

Merkantile Wertminderung = Marktwert \* 0,16 \* Altersfaktor \* Kilometerfaktor \* Schadensfaktor \* Schadensschwerefaktor \* Nutzungsfaktor \* Einsatzfaktor \* Fügetechnikfaktor \* Besitzerfaktor \* Vorschadensfaktor \* (Neuwagenfaktor).

Durch diese Struktur ist die Formel nachvollziehbar und berücksichtigt alle derzeit verwendeten Technologien im Automobilbau und bei der Reparatur. Wenn in Zukunft erforderlich, kann die Formel leicht an neue Entwicklungen angepasst werden.

Für Berechnung der merkantilen Wertminderung von Motorrädern (Klasse L) steht die von der Salzburger Formel abgeleitete **Freitag/Pfeffer-Formel**<sup>5</sup> zur Verfügung.

## 7. Berücksichtigung von Vorschäden bei der Fahrzeugbewertung

### 7.1. Objektiver Minderwert

Wenn durch das schädigende Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, wenn der Geschädigte das Unfallfahrzeug, an dem kein Totalschaden vorliegt, ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar sind, stehen ihm nach nunmehr ständiger Rechtsprechung die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.<sup>6</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 Vermögenswerts vor und nach dem Unfall. Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des objektiven

Minderwerts durch eine Differenzbildung zwischen dem gemeinen Wert im Sinne des § 1332 ABGB (= Marktwert)<sup>7</sup> vor und unmittelbar nach dem Schadensereignis, wobei die gemeinen Werte objektiv-abstrakt zu ermitteln sind.

Während sich bei **reparaturwürdigen Schäden** der objektive Minderwert aus der **Marktwertdifferenz** vor und nach dem Unfall ergibt (objektiver Minderwert durch Marktwertvergleich), lässt sich dieser Ermittlungsmodus bei Totalschäden nicht aufrechterhalten. Da der Geschädigte beim Totalschaden zur Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs veranlasst wird, ergibt sich der objektive Minderwert **im Totalschadenfall** aus der **Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert** (Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs, das heißt, in diesem Fall hat der Geschädigte das Recht, ein gleichwertiges Fahrzeug im Fahrzeughandel zu beschaffen und das beschädigte Fahrzeug an einen Händler zu verkaufen (objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis).<sup>8</sup>

### 7.2. Vorgangsweise bei der Berücksichtigung von Vorschäden<sup>9</sup>

Wenn am zu bewertenden Fahrzeug ein nicht reparierter Vorschaden vorliegt, so kann der Vorschaden wie folgt berücksichtigt werden:

- 1. Schritt: Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts ohne Vorschaden;
- 2. Schritt: Kalkulation der gewerblichen Reparaturkosten des Vorschadens;
- 3. Schritt: Berechnung des objektiven Minderwerts durch den Vorschaden, bezogen auf den Bewertungszeitpunkt;
- 4. Schritt: Wiederbeschaffungswert ohne Vorschaden abzüglich objektiver Minderwert des Vorschadens ergibt den Wiederbeschaffungswert mit Vorschaden.

### 8. Zusammenfassung

Schätzbare Sachen sind durch Vergleich mit ähnlichen Sachen zu bewerten. Die Bestimmung und Gewichtung der preisbildenden Faktoren kann nur aufgrund von Marktbeobachtung und Erfahrung erfolgen. Der Sachverständige haftet bei der Fahrzeugbewertung sowohl dem Auftraggeber als auch Dritten gegenüber gemäß § 1299 ABGB für

sein Gutachten. Er sollte die gewählte Methode nachvollziehbar erklären und die Wahl der Methodik begründen können. Die Bewertung soll nachvollziehbar erfolgen. Jede Methode hat Vor- und Nachteile. Nicht jede Methode ist für jedes Fahrzeug geeignet. Aus Sicht des Autors stellt, wenn genügend Fahrzeuge rund um den Bewertungszeitpunkt gehandelt werden, die Bewertung mit automatisierten Marktbeobachtungs-Analysetools, wie zB der Software Autopreisspiegel, Motorradpreisspiegel oder Maschinenpreisspiegel, die derzeit wohl am besten nachvollziehbare Methode dar. Die Ergebnisse sind marktkonform, sie können die dynamischen Bewegungen am Markt sehr gut abbilden. Je nach Methode müssen noch diverse weitere Faktoren für die Korrektur des zu bewertenden Fahrzeugs auf ein durchschnittliches Fahrzeug herangezogen werden. Bei diesen Korrekturen lauern diverse Fehlerquellen, es müssen – je nach Methode – Annahmen, wie zB Soll-Laufleistungen, vorgegeben werden, wodurch sich eine nicht zu unterschätzende zusätzliche Fehlerquelle bei der Fahrzeugbewertung ergeben kann. Eventuell vorhandene reparierte und nicht reparierte Vorschäden sind bei einer Bewertung zu berücksichtigen, wie der alters- und laufleistungsabhängige Zustand eines durchschnittlichen Fahrzeugs im Verhältnis zum Befundobjekt.

### Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Statistik Austria, Kfz-Bestand 2013.
- <sup>2</sup> Statistik Austria, Kfz-Gebrauchtzulassungen 2013.
- <sup>3</sup> Quelle der Grafik: Sacher/Wielke, Handbuch Wert 2013.
- <sup>4</sup> A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.
- <sup>5</sup> A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, ZVR 2010, 292 f.
- <sup>6</sup> RIS-Justiz RS0030312; RS0022844; OGH 3. 3. 1994, 2 Ob 5/94.
- <sup>7</sup> A. Kodek/Pfeffer, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254.
- <sup>8</sup> Pfeffer/Sacher in Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke, Handbuch des Verkehrsunfalls II<sup>2</sup> (2008) Rz 280 ff.
- <sup>9</sup> Enthofer/Freitag/Pfeffer, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43.

### Korrespondenz:

Ing. Martin Freitag  
Spargelfeldstraße 125/24, 1220 Wien  
Tel.: 0680 / 30 26 586  
E-Mail: martin.freitag@gerichts-sv.at  
Internet: <http://www.kfz-sachverständiger.at>