

→ Ermittlung des Restwerts bei Kfz-Wrack und Internetwrackbörse

§§ 1304, 1332 ABGB

Bei Umschwenken von der Reparatur- zur Total-schadensabrechnung trifft den Geschädigten keine Obliegenheit, den Kfz-Haftpflichtversicherer von der beabsichtigten Veräußerung des Wracks in Kenntnis zu setzen. Jedenfalls wenn der Geschädigte keine Kenntnis von der (enormen) Preis-

Sachverhalt:

[Reaktion der Geschädigten nach SV-GA des Kfz-Haftpflichtversicherers]

Bei einem Verkehrsunfall am 19. 6. 2011 wurde der Audi A4 Avant 2,0 TDI Kombi (Erstzulassung am 30. 9. 2010, Laufleistung 8.225 km) der Kl beschädigt, wofür der bekl Kfz-Haftpflichtversicherer einstandspflichtig ist. Der Wiederbeschaffungswert des Pkw vor dem Unfall betrug € 30.680,-. Die Reparaturkosten hätten sich laut dem von der Bekl eingeholten SchadensGA auf € 19.397,08 belaufen. Zusätzlich wäre eine merkantile Wertminderung von € 2.420,- anzusetzen gewesen. Die Werkstätte, bei der das Wrack besichtigt wurde, hatte der Kl mitgeteilt, dass sie dieses um max € 8.500,- bis € 9.000,- erwerben würde. Daraufhin erklärte der geschiedene Ehemann der Kl, ein Transportunternehmer, der im Rahmen seines Betriebs eine Reparaturwerkstätte für den eigenen Fuhrpark unterhält, das Wrack selbst zu kaufen und herzurichten, was er dann auch tat. Die Kl ließ das Fahrzeug nicht reparieren und verkaufte es am 1. 8. 2011 unter Ausschluss der Gewährleistung im beschädigten Zustand um € 8.863,- ihrem geschiedenen Ehemann. „Fremd-reparaturen“ führt dieser in seiner Reparaturwerkstätte nicht durch. Den Kaufpreis für das Fahrzeug ermittelte die Kl durch Abzug der Reparaturkosten laut dem SchadensGA und der merkantilen Wertminderung vom Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs. Außer ihrem geschiedenen Ehemann bot die Kl das beschädigte Fahrzeug niemandem zum Kauf an. Dass sie sich über dessen Wert bei einem SV erkundigte, ist nicht feststellbar.

[Kontaktaufnahme der geschädigten Kl mit bekl Kfz-Haftpflichtversicherung erst nach Verkauf des Wracks]

Die Kl nahm mit der Bekl iZm dem Verkauf des Fahrzeugs keinen Kontakt auf. Sie hatte von der Bekl zunächst die Zahlung der Reparaturkosten laut dem SchadensGA und die Abgeltung der merkantilen Wertminderung begehrt. Erst nachdem die Bekl um die Übermittlung der Reparaturrechnung ersucht hatte, teilte die Kl am 19. 8. 2011 der Bekl mit, sie habe das beschädigte Fahrzeug um € 8.863,- verkauft, und forderte die Differenz zum Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs. Die Bekl hatte der Kl keine Informationen über Verkaufsmöglichkeiten und erzielbare Preise für das Wrack zukommen lassen. Die Kl hatte zuvor noch nie ein beschädigtes Fahrzeug verkauft, wohl aber ein gebrauchtes an einen Kfz-Händler. Sie hatte keine Kenntnis von einer Internetplattform für den Verkauf von Autowracks an Privatpersonen. Das

spreizung am Markt zwischen dem Verkauf an einen lokalen Gebrauchtwagenhändler und einen privaten Käufer nach Eingabe eines Angebots in eine einer Privatperson zugängliche Restwertbörse hat, ist der bei Veräußerung auf dem regionalen Markt konkret erzielte Veräußerungserlös zugrunde zu legen.

Fahrzeug ist ein gängiges Modell, das auch als Wrack sehr häufig nachgefragt wird.

[Zwei Käuferkreise für Aufkauf des Wracks]

Für den Verkauf eines Autowracks gibt es grundsätzlich zwei potenzielle Käuferkreise, nämlich einerseits Kfz-Händler und andererseits private Interessenten. Beim Verkauf des beschädigten Fahrzeugs an eine Kfz-Werkstätte wäre ein durchschnittlicher Erlös von € 8.863,- zu erzielen gewesen, weil eine Fachwerkstätte mit Reparaturkosten von rund € 19.397,- und der merkantilen Wertminderung kalkuliert hätte. Die Reparaturkosten bemessen sich unter Berücksichtigung sämtlicher Steuern und Abgaben sowie erforderlicher Investitionskosten für den Werkstättenbetrieb selbst. Darüber hinaus hat der Betreiber einer Fachwerkstätte idR auch einen entsprechenden Unternehmergewinn und Finanzierungskosten zu berücksichtigen, weshalb die Reparaturkosten einer Fachwerkstätte die Reparaturkosten eines Privaten auch erheblich übersteigen. Beim Verkauf des Fahrzeugs an eine Privatperson wäre unter Berücksichtigung von in diesem Fall angemessenen Reparaturkosten von € 13.500,-, die auch Ersatzteile und „Eigenleistung“ beinhalten, ein durchschnittlicher Erlös von € 14.760,- zu erzielen gewesen. Es gibt einen eigenen Markt für Privat-reparaturen von beschädigten Fahrzeugen, der grundsätzlich „allgemein bekannt“ ist. Dementsprechend gibt es auch einen Markt für den Verkauf von Autowracks an Privatpersonen; auf diesem können beschädigte Fahrzeuge insb auch über Internetplattformen zum Kauf angeboten werden. Daneben gibt es eigene „Wrackbörsen“, zu denen aber nur Versicherer, aber keine Privatpersonen Zugang haben.

[Klagebegehren]

Die Kl begehrt zuletzt € 6.127,- sA. Ihr Schaden errechne sich aus den Reparaturkosten von € 19.397,-, der merkantilen Wertminderung von € 2.420,- und Spesen von € 70,- mit € 21.887,-. Infolge von Zahlungen der Bekl von insgesamt € 15.690,- ergebe sich der eingeschränkte Klagebetrag. Sie brachte vor, sie habe schon mangels Zugangs zu Wrackbörsen von Versicherern keine Möglichkeit gehabt, das Fahrzeugwrack teurer zu verkaufen. Die Bekl habe ihr dazu auch nichts mitgeteilt. Die Kl habe ein Kaufanbot einer Kfz-Werkstätte eingeholt und das Wrack um den angebotenen Kaufpreis veräußert. Dass Private für das Wrack mehr bezahlt hätten, habe sie nicht gewusst; dies sei ihr auch nicht vorwerfbar. Sie sei nicht verpflichtet gewesen, aufwändige „Marktforschung“ zu betreiben, und habe auch wegen der bei einem Privatverkauf zu erwartenden

ZVR 2013/126

§§ 1304, 1332 ABGB

OGH 14. 3. 2013,
2 Ob 18/13f
(OLG Graz
10. 10. 2012,
5 R 81/12i;
LG Leoben
30. 3. 2012,
19 Cg 136/11 h)

Erste OGH-E zur Internetwrackbörse bei Ermittlung des Restwerts im Rahmen einer Kfz-Total-schadensabrechnung.

den größeren Probleme ein legitimes Interesse daran gehabt, das beschädigte Fahrzeug nicht an einen Privaten zu verkaufen.

[Einwendungen der Bekl]

Die Bekl anerkannte einen Fahrzeugschaden in Höhe von € 15.690,-, der sich aus der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert von € 30.680,- und dem Wert des beschädigten Fahrzeugs von € 14.990,- errechne. Im Übrigen wandte die Bekl ein, die Kl habe den Pkw nicht reparieren lassen, sondern in beschädigtem Zustand verkauft, weshalb sie lediglich Anspruch auf die objektive Minderung des Verkehrswerts habe. Der von der Kl erzielte Verkaufserlös von € 8.863,- entspreche nicht den tatsächlichen Marktverhältnissen, der Wert des beschädigten Fahrzeugs sei mit € 14.990,- gegeben. Der Minderkaufpreis könne nicht dem Schädiger angelastet werden. Zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses habe die Bekl noch von einer geplanten Reparatur des Fahrzeugs ausgehen müssen, weshalb sie nicht verhalten gewesen sei, der Kl Informationen über Kaufangebote bzw Verkaufsmöglichkeiten für das Wrack zukommen zu lassen. Entgegen der Auffassung der Kl könne der objektive Wert des beschädigten Fahrzeugs nicht dadurch ermittelt werden, dass vom Zeitwert des Pkw in unbeschädigtem Zustand die für die Schadensbehebung in einer Werkstatt erforderlichen fiktiven Reparaturkosten und die merkantile Wertminderung abgezogen würden, zumal es eine große Nachfrage an beschädigten Fahrzeugen der Marke Audi am Gebrauchtwagenmarkt gebe. Die Kl habe keinerlei Bemühungen unternommen, das beschädigte Fahrzeug am Kfz-Markt zu verkaufen; damit habe sie ihre Schadensminderungspflicht verletzt.

[E der Vorinstanzen]

Das ErstG wies das Klagebegehren ab.

Das BerG gab dem Klagebegehren statt. Es führte aus, grundsätzlich stehe dem Geschädigten der Ersatz der Reparaturkosten zu, wenn die Reparatur möglich und wirtschaftlich, also tunlich sei (RIS-Justiz RS0030285). Stehe aber fest, dass die Reparatur nicht durchgeführt, vielmehr das Fahrzeug im beschädigten Zustand verkauft werde, stelle die objektive Wertminderung das Höchstmaß des zuzusprechenden Ersatzes dar (RIS-Justiz RS0022844 [insb T 2]; OGH 2 Ob 158/07k mwN; 2 Ob 116/08k; 2 Ob 249/08v). Nach § 1332 ABGB bestehe die objektive Wertminderung in der Differenz zwischen dem gemeinen Wert der Sache im unbeschädigten und dem im beschädigten Zustand. Nach hRsp zu § 1332 ABGB sei bei der Feststellung der Höhe des Wertersatzes für eine bei einem Unfall im Inland beschädigte bewegliche Sache idR auf den gemeinen Wert der Sache abzustellen, den diese am Wohnort des Geschädigten habe (RIS-Justiz RS0045278). Demnach ergebe sich der relevante Markt für die Ermittlung des Wrackwerts eines Kraftfahrzeugs regelmäßig aus dem Wohnort des Geschädigten (2 Ob 249/08v = RIS-Justiz RS0125392).

Die schuldhafte Verletzung der Schadensminderungspflicht führe zur Kürzung der Ansprüche des Geschädigten (RIS-Justiz RS0027062). Die Bandbreite erzielbarer Rest- bzw Wrackwerterlöse habe sich auf-

grund der „Ostöffnung“ erheblich erweitert und die Verbreitung von Wrackbörsen im Internet (in denen mitunter dreimal so hohe Angebote wie auf dem lokalen Markt erzielbar seien) habe zugenommen. Vor allem Haftpflichtversicherer seien daran interessiert, dass der Geschädigte das Wrack an den von ihm aus einer Internetwrackbörse ermittelten Bestbieter und nicht zum Durchschnittspreis an einen lokalen Gebrauchtwagenhändler veräußere. Im Zusammenhang mit der Schadensminderungspflicht des Geschädigten stelle sich die Frage, ob sich die Kl auf einen – höhere Wrackpreise bietenden – Sondermarkt, nämlich den – auch überregionalen – Markt für den Verkauf von Fahrzeugwracks an private Abnehmer, verweisen lassen müsse. Der OGH habe die Frage, ob sich der Geschädigte auf einen Sondermarkt verweisen hätte lassen müssen, offengelassen (2 Ob 249/08v = RIS-Justiz RS0125392).

Das OLG Innsbruck habe in Anlehnung an die Rsp des BGH iW die Ansicht vertreten, ein derartiges höheres Angebot aus einer Internetwrackbörse sei nur dann für die Ermittlung des Restwerts heranzuziehen, wenn es quasi „auf dem Silbertablett präsentiert“ realisierbar gewesen wäre. Der Zeitaufwand für den Geschädigten sei auf ein Minimum zu beschränken (2 R 199/07t ZVR 2008/126 [Ch. Huber]; 3 R 12/10d ZVR 2010/179; 3 R 162/10p ZVR 2011/183 [Ch. Huber]; 3 R 147/10g ZVR 2012/9 [Ch. Huber]; ähnlich LG Leoben 1 R 182/10x = RIS-Justiz RLE0000030). Auch im Schrifttum werde diese Frage intensiv erörtert (Krieger, Wrackwertproblematik bei Kfz-Totalschäden in der Haftpflichtversicherung aus österr und deutscher Sicht, wbl 2007, 365 [370f]; Ch. Huber, Die Kfz-Schadensregulierung in Österreich und Deutschland, ZVR 2008/262, 535f; ders, Anm zu OLG Innsbruck 3 R 162/10p, ZVR 2011/183 [300]; ders, Anm zu OLG Innsbruck 3 R 147/10g, ZVR 2012/9 [28]; ders, Die richtige Ermittlung des Fahrzeugrestwerts, ZVR 2010/170, 352 [354]; je mwN; vgl Grüneberg in Palandt⁷¹ § 249 BGB Rz 19). Nach Ch. Huber sei – unter Verweis auf die Rsp des BGH – der überregionale Markt für den Geschädigten nur dann maßgeblich, wenn ihm ein Offerter „auf dem Silbertablett serviert“ werde. In einem solchen Fall sei hins des Restwerts auf den innerhalb der Bindungsfrist erzielbaren Höchstpreis abzustellen. Ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht könne – trotz des legitimen Interesses des Geschädigten an einer raschen Schadensabwicklung – darin liegen, dass der Geschädigte ohne gute Gründe ein ihn überhaupt nicht belastendes Anbot, das Wrack derart zu verwerfen, ausschlage. Dies setze aber ein für den Geschädigten, der nicht ungebührlich benachteiligt werden solle, mit keinerlei zusätzlichen Mühen verbundenes Kaufanbot, das vom Haftpflichtversicherer präsentiert werden müsse, voraus. Das sei etwa dann der Fall, wenn ein verbindlich erklärtes Anbot eine sieben- bis zehntägige Überlegungsfrist einräume und den Geschädigten nach dessen Inhalt keine weiteren Aufwendungen und Risiken treffen würden. Eine Nachfrageobliegenheit des Geschädigten sei nur dann zu bejahen, wenn dem Geschädigten alle maßgeblichen Werte vorlägen und dieser Kenntnis davon habe, dass der Wrackwert auf dem regionalen Markt signifikant unter einem vorgelegten

Angebot der Restwertbörse liege. Die Marktforschung könne dem Geschädigten nicht abverlangt werden. Der nicht entschädigungspflichtige Zeitaufwand des Geschädigten müsse auf ein Minimum begrenzt werden, weshalb den Haftpflichtversicherer gegenüber dem Geschädigten die Verpflichtung zur begleitenden Information und Aufklärung treffe. Diese bestehe, sobald er von einem Schadensfall Kenntnis erlange oder erlangen müsste, für den er grundsätzlich eintreten müsse. In diesem Fall habe er den Geschädigten auf die Preisspreizung am Markt sowie darauf hinzuweisen, dass er in der Lage sein werde, innerhalb einer knapp bemessenen Frist von einer Woche oder zehn Tagen ein gegenüber dem Erlös bei Veräußerung oder Inzahlungsgabe auf dem lokalen Markt deutlich höheres und mit keinen zusätzlichen Mehrkosten verbundenes Angebot vorzulegen. Lügen diese Voraussetzungen nicht vor, sei der Geschädigte berechtigt, das Wrack ohne Verletzung der Schadensminderungspflicht an den lokalen Gebrauchtwagenhändler zu veräußern.

Nach diesen in der zweitinstanzlichen Rsp und der Lehre entwickelten Grundsätzen falle der Kl keine Verletzung der Schadensminderung zur Last: Der Kl sei von der Bekl kein Angebot aus einer Wrackbörse präsentiert worden. Unter Berücksichtigung ihres legitimen Interesses auf möglichst rasche und mühelose Verwertung des beschädigten Fahrzeugs könne der Kl nicht abverlangt werden, selbst Marktforschung zu betreiben oder das beschädigte Fahrzeug zu inserieren oder allenfalls selbst im Internet anzubieten. Da die Bekl gar nicht verlangt habe, vor einem Verkauf des beschädigten Fahrzeugs informiert zu werden, habe die Kl auch nicht dadurch ihre Schadensminderungspflicht verletzt, dass sie mit der Bekl iZm dem Wrackverkauf keinen Kontakt aufgenommen und zunächst die Bezahlung der Reparaturkosten und die Abgeltung der merkantilen Wertminderung laut dem Schadensgutachten gefordert habe. Nur wenn die Bekl die Kl grundsätzlich darauf hingewiesen hätte, dass sie vor einem allfälligen Verkauf des beschädigten Fahrzeugs informiert und ihr die Möglichkeit eingeräumt werden müsse, der Kl binnen kurzer Frist ein Angebot zu präsentieren, käme eine Verletzung der Schadensminderungspflicht in Betracht. Der objektive Minderwert errechne sich aus dem Fahrzeugwert im unbeschädigten Zustand in Höhe von € 30.680,- abzgl des im Durchschnitt erzielbaren und tatsächlich erzielten Wrackerlöses von € 8.863,- mit € 21.817,-. Abzgl der von der Bekl bereits erfolgten Zahlung von € 15.690,- ergebe sich der Restanspruch mit € 6.127,-.

Der OGH gab der Rev der Bekl keine Folge.

Aus den Entscheidungsgründen:

[Verweis auf die Begründung des BerG]

Der OGH erachtet die berufsgerichtl Begründung für zutr, sodass darauf verwiesen werden kann (§ 510 Abs 3 ZPO). Die Auffassung des BerG entspricht auch der zit hL, der sich jüngst *Ofner* (Bewertung von Autowracks im Rahmen der Schadensberechnung – ein Überblick, in FS Aicher [2012] 515) angeschlossen hat.

Die RevAusführungen sind nicht stichhaltig:

[Kein Zuspruch fiktiver Reparaturkosten, sondern bloß Zuspruch der objektiven Wertminderung]

Die RevWerberin führt aus, das BerG sei von der oberstgerichtl Rsp abgewichen, wonach die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe der objektiven Wertminderung des beschädigten Fahrzeugs erstattungsfähig seien (vgl RIS-Justiz RS0022844). Dieser Vorwurf ist unberechtigt: Das BerG hat – wie aus seiner Begründung ersichtlich – den der Kl gebührenden Ersatzbetrag aus der Differenz zwischen dem Fahrzeugwert im unbeschädigten Zustand und demjenigen nach der Beschädigung (bei Verkauf des Wracks an einen Kfz-Händler bzw eine Kfz-Werkstätte) ermittelt.

Soweit die RevWerberin meint, die Marktwertdifferenz sei nach dem Marktwert, der der Verkaufswert zwischen Privaten sei, zu berechnen, ist auf die gebilligten berufsgerichtl Ausführungen zu verweisen, wonach der Geschädigte grundsätzlich berechtigt ist, an den lokalen Gebrauchtwagenhändler zu veräußern und ihm keine Marktforschung (auch nicht über einen lokalen Markt zwischen Privaten) abverlangt werden kann.

[Kein Anlass für bekl Kfz-Haftpflichtversicherung, die geschädigte Kl über mögliche höhere Wrackerlöse zu informieren]

Die RevWerberin vertritt weiters die Ansicht, für die Bekl habe kein Anlass bestanden, der Kl allfällige höhere Erlöse für das Wrack über die Wrackbörse mitzuteilen, weil die Kl der Bekl ursprünglich ihre Reparaturabsicht mitgeteilt habe. Der Kl wäre zumutbar gewesen, den Schädiger (bzw die Bekl als Haftpflichtversicherer) von der Absicht, das Fahrzeug unrepariert verkaufen zu wollen, zu verständigen. Die Unterlassung dieser Verständigung bilde eine die Kl treffende Verletzung ihrer Schadensminderungspflicht. Auch dazu kann zunächst auf die zutr Erwägungen des BerG verwiesen werden, die folgendermaßen ergänzt werden:

Die Kl wusste nichts von einer Internetplattform für den Verkauf von Autowracks an Privatpersonen. Dass die Kl überhaupt von einem Markt zwischen Privatpersonen, auf dem höhere Wrackerlöse als beim Verkauf an einen lokalen Händler bzw eine lokale Werkstatt zu erzielen sind, wusste, hat die Bekl nicht vorgebracht und steht auch nicht fest. Dieses Unkenntnis ist bzw wäre der Kl als Laiin nicht vorzuwerfen. Hätte die Kl das Wrack reparieren lassen, hätte sie jedenfalls Anspruch auf die vollen Reparaturkosten und die Wertminderung (insgesamt € 21.817,08) gehabt, da ein Totalschaden nicht vorlag (vgl RIS-Justiz RS0030559). Hätte die Bekl der Kl ein Angebot eines (über das Internet von der Bekl vermittelten) Privaten, das Wrack um € 14.760,- zu kaufen, „auf dem Silbertablett“ übermittelt, hätte die Kl nach ihrer Willensänderung, das Fahrzeug nicht selbst reparieren zu lassen, sondern unrepariert zu verkaufen, uU gegen die sie treffende Schadensminderungspflicht verstoßen, wenn sie dieses Angebot nicht angenommen hätte. Diesfalls hätte die Kl nur Anspruch auf die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Angebotspreis des Privaten. →

[In casu keine Mitteilungsobliegenheit und damit Verletzung der Schadensminderungspflicht des Geschädigten gegenüber Kfz-Haftpflichtversicherer bei Umschwenken von Reparaturkosten- zu Totalschadensabrechnung]

Da aber die Kl von dem „Privatmarkt“ mit höheren Angeboten nichts wusste oder nichts wissen musste, konnte bzw musste sie auch nicht wissen, dass sie mit ihrer der Bekl zunächst nicht bekannt gegebenen Willensänderung, das Wrack nicht reparieren zu lassen, sondern unrepariert zu verkaufen, der Bekl die Möglichkeit nahm, über das Internet – schadensmindernd – höhere Kaufangebote einzuholen und der Kl „auf dem Silbertablett“ zu präsentieren. Die Unterlassung der Mitteilung an die Bekl, das Wrack nicht reparieren zu lassen, sondern unrepariert zu verkaufen, ist daher – wie schon das BerG ausgeführt hat – der Kl nicht als Verletzung der Schadensminderungspflicht anzulasten. Auch *Ch. Huber* (Anm zu OLG Innsbruck 3 R 162/10 p, ZVR 2011, 303 [304]) nimmt eine Nachfrageobliegenheit des Geschädigten, der sich nach Vorliegen der maßgeblichen Werte letztlich für die Totalschadensabrechnung entscheidet, beim gegnerischen Haftpflichtversi-

cherer allenfalls nur dann an, wenn der Geschädigte Kenntnis von höher erzielbaren Angeboten in der Restwertbörse hat. Um eine solche Verletzung der Schadensminderungspflicht des Geschädigten anzunehmen, müsste der Haftpflichtversicherer vom zunächst reparaturwilligen Geschädigten verlangen, dass dieser im Fall, dass er es sich anders überlegen sollte und doch nicht reparieren lassen, sondern unrepariert verkaufen wolle, den Versicherer darüber informiere und ihm so ermögliche, höhere Angebote als auf dem lokalen Kfz-Händlermarkt zu präsentieren (zur Notwendigkeit umfassender Information des ersatzberechtigten Geschädigten durch den Versicherer vgl auch *Ch. Huber*, Anm zu OLG Innsbruck 3 R 162/10 p, ZVR 2011, 303 [304]).

[Abstützung des Ergebnisses unter Bezugnahme auf BGH-Rsp]

Die hier vertretenen Grundsätze entsprechen im Übrigen der einschlägigen Rsp des dBGH (BGH VI ZR 119/04; VI ZR 205/08; VI ZR 318/08; VI ZR 316/09; VI ZR 232/09; *Wellner*, BGH-Rechtsprechung zum Kfz-Sachschaden [2012] 73 ff; vgl auch *Ch. Huber*, ZVR 2010/170, 352 [353 – 355]).

Anmerkung:

1. Endlich ist sie da, die **erste OGH-E zur Problematik des maßgeblichen Restwerts eines Wracks im Rahmen der Totalschadensabrechnung**, nachdem sich in der Lit eine hM herausgebildet hat (umfassend zuletzt *Ofner* in FS Aicher 515, der zutr die Zweistufigkeit zwischen Wertermittlung und Verstoß gegen die Schadensminderungsobliegenheit herausgearbeitet hat, wobei die Würfel idR bei Letzterer fallen). Die Kfz-Haftpflichtversicherer hatten es bisher in der Hand, durch Zahlung des vom Geschädigten erhobenen Begehrens ein (höchst-)richterliches Judiz zu verhindern. Dieses Mal hat sich eine – nicht ganz kleine – Kfz-Haftpflichtversicherung aus der Deckung gewagt, womöglich ermutigt durch die abweisende erstgerichtl E, dem – aus Sicht des Ersatzpflichtigen überschießenden – Zuspruch fiktiver Reparaturkosten und der durchaus maßvollen Verweisung auf eine einem Privaten zugänglichen Restwertbörse; und hat trotzdem verloren.

2. Die **zentrale Frage** der E kann so formuliert werden: Muss der Geschädigte bei der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung vor einer beabsichtigten Veräußerung nachfragen, wenn er von der Reparaturkosten- auf die Totalschadensabrechnung umschwenkt? Oder ist es Sache des Schadensmanagements der Kfz-Haftpflichtversicherung, den Geschädigten so umfassend aufzuklären, dass ein verständiger Mensch vor einer Veräußerung eines Wracks zu einem unangemessen niedrigen Preis innehalten würde? Der OGH hat sich zu Recht für die Interessen des – unbedarften – Geschädigten entschieden: Wer von der enormen Spreizung am Markt keine Kenntnis hat, veräußert sein Wrack nach Einholung eines Angebots einer Werkstätte dieser oder einem x-beliebigen Dritten – hier dem geschiedenen Ehemann – zu diesem Preis. Von ihm kann keine Marktforschung verlangt werden; das ist auch deshalb zutr, weil der Zeitaufwand des Geschä-

digten als nicht entschädigungspflichtige immaterielle Einbuße qualifiziert wird. Dass es hier im Ergebnis zum Zuspruch fiktiver Reparaturkosten kommt, die von der Rsp seit der bahnbrechenden Monografie von *Apathy* (Aufwendungen zur Schadensbeseitigung [1979]) in der Judikatur (stRsp seit OGH 2 Ob 13/84 JBl 1985, 41 [*Apathy*]; RIS-Justiz RS0022844) abgelehnt werden, ist zwar zutr, aber hinzunehmen, sofern sich dem Geschädigten nicht aufdrängen musste, dass ein solcher Wrackpreis viel zu hoch sein muss. Das wird man schwerlich behaupten können, nimmt doch selbst das ErstG – vom OGH gebilligt – an, dass Werkstätten solche Wracks nur aufkaufen, wenn der Wrackwert um die vom SV geschätzten Reparaturkosten und den merkantilen Minderwert geringer als der Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Kfz sei. Das dürfte die Lebenswirklichkeit freilich kaum zutr abbilden. Selbst bei tatsächlicher Reparatur würde das Autohaus doppelt verdienen, nämlich bei Reparatur und Veräußerung; in aller Regel wird das Wrack vom Autohaus aber unrepariert an einen spezialisierten Restwertaufkäufer oder einen Abnehmer in den Osten verkauft. Dass es in concreto anders war, kann für das Ausmaß des Ersatzanspruchs des Geschädigten keine Rolle spielen. Das Vertrauen des Geschädigten in ein – für ihn – plausibles Angebot ist freilich als schützenswert anzusehen. Insoweit macht es einen Unterschied, ob der Geschädigte den objektiven Minderwert verlangt, der geringer zu bemessen wäre, oder den durch die Veräußerung des Wracks konkretisierten subjektiv-konkreten Schaden.

3. Es ist wohl nicht selten, dass der **Geschädigte im Zuge der Regulierung von der Reparatur- zur Totalschadensabrechnung umschwenkt**. Dass der Ersatzpflichtige bei einer Reparaturkostenabrechnung noch viel stärker belastet wäre, was der OGH hervorhebt, kann für die Ermittlung des Wrackwerts keine Rolle spielen. Der Geschädigte hat eben nicht so disponiert. Da solche

Konstellationen allerdings immer wieder vorkommen, ist es Sache des Kfz-Haftpflichtversicherers, sich darauf einzustellen. Nach den in Österreich bestehenden Usancen bestellt der Kfz-Haftpflichtversicherer den SV – und hat damit anders als in Deutschland, wo dieser Vertragspartner des Geschädigten ist – eine vorzügliche Stellschraube, um an den Geschädigten all die Informationen zu übermitteln, die für den Ersatzpflichtigen bei der späteren Regulierung nützlich sind. Zu betonen ist, dass es bei der korrekten Ermittlung des Wrackwerts bei entsprechender Aufklärung des Geschädigten gar nicht so sehr um einen Konflikt zwischen Geschädigtem und Kfz-Haftpflichtversicherer geht; vielmehr ist das Autohaus bzw die Werkstatt – oder wie hier der geschiedene Ehemann – der lachende Dritte, der von einem unbedarften Geschädigten – auf Kosten des Kfz-Haftpflichtversicherers bzw der Prämienzahler – ein Schnäppchen erwirbt, wobei der Geschädigte die wirtschaftlichen Folgen dieses geringen Veräußerungserlöses auf den Kfz-Haftpflichtversicherer weiterwälzen kann.

4. Welche Lehren sind für die Versicherungswirtschaft daraus zu ziehen? Eine Kfz-Haftpflichtversicherung hat einen Prozess vor dem OGH verloren; bei Adaptierung des Schadensmanagements können aber künftig die Kastanien (wieder) aus dem Feuer geholt werden. Bei einer Reparaturkostenabrechnung hat – außerhalb eines Bagatellschadens – spätestens mit Übermittlung des vom Kfz-Haftpflichtversicherer bezahlten und von diesem in Auftrag gegebenen SV-GA der Hinweis zu erfolgen, dass der Haftpflichtversicherer in der Lage sei, voraussichtlich ein wesentlich höheres Angebot für das Wrack zu erzielen. Da der Geschädigte durch das Innehalten mit der Verwertung in keiner Weise benachteiligt werden soll, muss der Kfz-Haft-

pflchtversicherer mE zusätzlich ausdrücklich anbieten, dass er dem Geschädigten alle damit verbundenen Nachteile abnehme: Das sind die Finanzierungskosten für das benötigte Ersatzfahrzeug bzw eine abstrakte Nutzungsentschädigung oder Mietwagenkosten für einen deshalb hinausgeschobenen Deckungskauf eines Ersatzfahrzeugs (Nachw bei Ch. Huber, ZVR 2010/170, 352 [355 f]). Im Vergleich zum enormen Vermögensvorteil des Kfz-Haftpflichtversicherers aus der Veräußerung über die Restwertbörse, die bis zum Dreifachen des Restwerterlöses reicht, ist das für diesen eine überaus rentierliche Investition.

5. Der OGH unterscheidet nicht nur zwischen dem regionalen Markt und der Restwertbörse, sondern im Rahmen der Restwertbörse zwischen solchen, die jedermann, also auch einer Privatperson, zugänglich sind, und solchen, bei denen nur (Kfz-Haftpflicht-)Versicherer mitbieten können. Diese **Dreiteilung des Marktes** dürfte künftig keine große Rolle spielen. Wenn der Geschädigte vom Kfz-Haftpflichtversicherer ausreichend instruiert diesem sein Wrack anbieten „muss“, wird es zu einer Verwertung über die nur Versicherern zugängliche Restwertbörse kommen. Ist das nicht der Fall, wird der regionale Markt maßgeblich sein. Das entspricht auch der Zweiteilung des Marktes in Deutschland. Lediglich einem besonders versierten Geschädigten, etwa einem Autohaus oder einer Kfz-Werkstätte, wird es zumutbar sein, das Fahrzeug über eine auch Privatpersonen zugängliche Restwertbörse zu veräußern. Diese Species stellt aber gegenüber der Mehrheit der unbedarften und unkundigen Geschädigten gewiss eine verschwindende Minderheit dar.

Christian Huber,
RWTH Aachen

→ Anforderungen an Weideviehhaltung neben Autobahn

§§ 1302, 1304, 1320 ABGB; § 20 Abs 1 StVO; § 9 Abs 2, § 11 EKHG

→ Die gebotene Sorgfalt bei der Haltung von Weidevieh neben einer stark befahrenen Autobahn kann es erfordern, einen elektrischen Weidezaun in zwei- oder dreifacher Drahtführung zu verwenden.

→ Einem auf der durch vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge ausgeleuchteten Autobahn mit (mehr als) 100 km/h mit Abblendlicht fahrenden Pkw-Lenker kann am Zusammenstoß mit einem ausgebrochenen Jungrind kein Mitverschulden angelastet werden.

→ Wenn die Verletzungen dieses Lenkers nicht exakt dem Zusammenstoß mit dem Tier oder der

Kollision mit einem nachfolgenden Kfz zugeordnet werden können, haften der Tierhalter aus der Tiergefahr und der Halter des nachfolgenden Fahrzeugs aus dessen Betriebsgefahr nach den Grundsätzen der alternativen Kausalität solidarisch für den gesamten Schaden.

§ 1325 ABGB

Ein Schmerzensgeld von € 25.000,- ist bei schweren Verletzungen am Schädel und an einer Hand mit andauernden Verletzungsfolgen sowie einer Anpassungsstörung mit einer länger dauernden depressiven Reaktion zwar „eher knapp“, aber doch noch angemessen bemessen.

wichen war und sich auf die Autobahn verirrt hatte.

Der nachfolgende Lenker eines bei der zweitbekIP haftpflichtversicherten Pkw konnte nicht ausweichen und kollidierte mit dem Klfahrzeug. Die vom Kl bei dem Unfall erlittenen Verletzungen können nicht eindeutig der Primär- oder Sekundärkollision zugeordnet werden. →

Die Anforderungen an die Sorgfalt des Tierhalters sind umso strenger, je größer das Schadenspotenzial ist.

ZVR 2013/127

§§ 1302, 1304, 1320, 1325 ABGB; § 20 Abs 1 StVO; § 9 Abs 2, § 11 EKHG

OGH 28. 6. 2012, 2 Ob 85/11 f (OLG Innsbruck 10. 1. 2011, 4 R 250/10 m; LG Innsbruck 25. 8. 2010, 5 Cg 160/08 w)

Sachverhalt:

[Unfallhergang]

Am 2. 11. 2007 ereignete sich gegen 21.20 Uhr auf der I-Autobahn ein Verkehrsunfall. Der Kl stieß mit einem von seiner Frau gehaltenen Pkw gegen ein Jungrind, das mit seiner Herde aus ungeklärten Gründen von der nahe an der Autobahn gelegenen und durch einen Elektrozaun gesicherten Weidefläche des Erstbekl ent-