

Wrackbörse als Preisdrücker: In der Kfz-Branche rumort's

LINZ/WIEN. Das Einvernehmen zwischen Kfz-Wirtschaft und Versicherungen war schon besser. Es geht um Geld und Erträge. Doch wie so oft bleiben Kleine auf der Strecke. Und das sind die Autobesitzer.

VON HELMUT WAHL

Das Reizwort heißt Wrackbörse bzw. Restwertbörse. Mit dem Internet-Instrument versuchen Versicherungen, hohe Reparaturkosten nach Unfällen zu drücken. Das missfällt Kfz-Betrieben, die sich bitter darüber beklagen, dass sie durch Versicherungen um Reparaturaufträge gebracht würden.

Dass die nach Karambolagen betroffenen und unschuldigen Autobesitzer – egal, ob haftpflicht- oder auch kaskoversichert – oft als Letzte davon erfahren, ist ein heikler Punkt. „Das ist ein Skandal“, sagen jene, die sich auskennen.

Verschleierter Wert

Beispiel: Franz B. ist unschuldig in einen Unfall verwickelt worden. Sein von ihm hingebungsvoll gepflegtes Auto wird schwer beschädigt. Die gegnerische Versicherung er-

mittelt, dass die Reparaturkosten den Zeitwert überschreiten.

Ohne den Autobesitzer zu fragen, stellt die Versicherung das angebliche Wrack in die Restwertbörse und ermittelt so den Wrackwert. Dort käme es aber, sagen die Kritiker, zur Verschleierung des tatsächlichen Wertes. Wird dort für das Wrack die Summe X geboten, bietet die Versicherung dem Autobesitzer den Differenzbetrag auf den Zeitwert an. Und dieser wird umso niedriger, je höher das Wrackangebot ist.

Die Versicherung erspart sich umso mehr, je höher der Wrackhändler bietet. Der Autobesitzer wird damit in die Enge

getrieben: Er wird wohl oder übel an den Wrackhändler verkaufen, weil er nur so den gesamten Zeitwert erzielt. Und der ist vom Wiederbeschaffungswert zumeist weit weg. Eine Chance besteht darin, die Versicherung mit einem neutralen Zeitwert-Gutachten (Autoklubs) zu konfrontieren.

Da steigt die Galle hoch

Abgesehen davon, dass schon die Zeitwert-Ermittlung (gilt speziell für Kasko) ein ewiges Streitkapitel ist, steigt vielen Chefs eines Kfz-Betriebes nur bei Nennung der Wrackbörse die Galle hoch. Die dort erzielten Werte seien weder

nachvollziehbar noch berechenbar, behaupten sie.

„Oft geht es den Käufern anscheinend nur um den Typenschein“, sagt Rupert Dirnberger, Landesinnungsmeister der oberösterreichischen Karosseriebauer. „Wir verlieren das Auto“, sagt Gustav Oberwallner, Bundesgremialobmann des Fahrzeughandels und Autohändler in Laakirchen.

Obwohl sie die verbesserte Gesprächsbasis mit Versicherungen betonen, ist für sie die Wrackbörse ein Instrument, mit dem, gewollt oder ungewollt, oft unsauberen Geschäften Vorschub geleistet wird.

Wrack ist nur Draufgabe

Oft kommt auch der Verdacht auf, das Wrack sei nur die Draufgabe für den Typenschein. Je höherwertiger und jünger ein Unfallauto ist, umso eher ersteigern Osteuropäer. Daraus ergeben sich Vermutungen. Oberwallner: „Solche Fahrzeuge sind nur Organspender.“ Was er nicht sagt: Fehlende Teile würden oft in Westeuropa gestohlen. Dutzende aufgebrochene, zerlegte Autos in einer Nacht sind Indiz dafür.

STICHWORT

Wrack- oder Restwertbörse

In Deutschland schon seit einigen Jahren etabliert, ist die Autowrackbörse seit ein bis zwei Jahren auch in Österreich zum Thema geworden. Die Versicherungen ermitteln auf diesem Wege „den wahren Wert“ eines Gebrauchtwagens, wie sie sagen. Sachverständige rücken in den Hintergrund. Wegen der

dort nicht immer nachvollzieh- und berechenbaren Angebote bleibt der Verdacht, es ginge einerseits nur um den Typenschein, andererseits würden die Autos im Osten billig und unfachmännisch repariert und dann als Gebrauchte wieder in Österreich verkauft. Der spätere Käufer ahnt von allem nichts.



Nach Unfällen kommt oft genug auch das finanzielle Ärgernis, wenn bei der Schadensgutmachung gestritten wird.

Foto: Wodicka