

Ansprüche aus Verträgen über Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen

Prof. Dr. sc. INGO FRITSCHKE und ULRIKE KÜHNEL,
Sektion Staats- und Rechtswissenschaft der Friedrich-Schiller-Universität Jena
SIBYLLE LERCHE,
Staatsanwalt beim Staatsanwalt des Kreises Sonneberg

In Verwirklichung der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik wurde und wird das materielle und kulturelle Lebensniveau der Bevölkerung der DDR planmäßig weiter erhöht. Das zeigt sich z. B. daran, daß im Jahre 1986 auf 100 Haushalte bereits 48 Pkws entfielen.¹ Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug 1985 nahezu 5 Millionen.^{1 2} Diese Entwicklung erfordert den Ausbau der Kfz-Instandhaltungsleistungen. Der Umfang des Dienstleistungspotentials bei Kfz-Reparaturen wuchs von 1972 bis 1985 auf das über 2,5fache.^{3 4} Im Jahre 1986 entwickelten sich die Kfz-Reparaturleistungen für die Bevölkerung mit 13 Prozent überdurchschnittlich/* Für den Zeitraum 1986 bis 1990 ist vorgesehen, die Kfz-Instandhaltungsleistungen auf 157 Prozent zu steigern.⁵

Damit gewinnen im Rahmen des Dienstleistungsrechts Fragen der rechtlichen Ausgestaltung von Instandhaltungsverträgen und der Durchsetzung sich daraus ergebender Ansprüche quantitativ wie qualitativ an Bedeutung. Im folgenden sollen — ausgehend von Praxisuntersuchungen — einige Probleme bei der Anwendung zivilrechtlicher Bestimmungen dargestellt und Vorschläge zu ihrer Lösung unterbreitet werden.

Rechtsgrundlagen für Kfz-Instandhaltungsleistungen

Rechtsgrundlagen für Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen sind die Bestimmungen über hauswirtschaftliche Dienstleistungen und Reparaturen (§§ 164 bis 188 ZGB) und die AO über die Allgemeinen Leistungsbedingungen für Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen (ALB-Kfz) vom 5. Dezember 1978 (GBl. I 1979 Nr. 3 S. 29). Bei der Ausgestaltung der Instandhaltungsverträge sind beide Normenkomplexe zu beachten. Diese Notwendigkeit ergibt sich nicht nur aus der gegenseitigen Verweisung (z. B. in § 16 ALB-Kfz), sondern vor allem aus dem inhaltlichen Zusammenhang beider Regelungen.

So enthalten die ALB-Kfz Bestimmungen, die auf Grund ihrer Spezifik die ZGB-Normen konkretisieren und ergänzen und insoweit *lex specialis* sind. Das betrifft z. B. die Schriftform für Instandhaltungsverträge (§ 2 Abs. 3 ALB-Kfz), die Bestimmung der Gegenstände, für die dem Auftragnehmer die Sorgfaltspflicht obliegt (§ 4 Abs. 2 ALB-Kfz), Besonderheiten für den Umfang der Garantie (§ 13 ALB-Kfz) sowie den Vorrang der Instandsetzungspflicht bei Schadenersatzleistungen (§ 16 ALB-Kfz).

Andererseits gestalten Vorschriften des ZGB die Instandhaltungsverträge dort aus, wo die ALB-Kfz — vor allem hinsichtlich der Grundsätze des Vertragsrechts und der Verantwortlichkeit — keine ausdrücklichen Regelungen enthalten. Das ist z. B. der Fall bei der Beratungspflicht des Auftragnehmers über Garantieansprüche bei Mängelanzeigen (§ 168 Abs. 3 ZGB), beim Rücktritt und bei der Kündigung (§§ 173 Abs. 3, 186 ZGB), bei den Rechtsfolgen des Gläubigerverzuges, insbesondere im Hinblick auf die Sorgfaltspflicht des Auftragnehmers (§ 88 Abs. 2 ZGB), bei der Feststellung der Verantwortlichkeit, der Mitverantwortlichkeit, des Schadensumfangs und des Vorliegens eines unabwendbaren Ereignisses (§§ 330 ff. ZGB).

Auf diese Zusammenhänge ist bei der Ausgestaltung von Instandhaltungsverträgen verstärkt hinzuweisen.⁶

Zur Beratungspflicht des Auftragnehmers

Probleme ergeben sich oftmals hinsichtlich der Beratungspflicht des Auftragnehmers beim Abschluß eines Instand-

haltungsvertrages sowie bei dessen Verwirklichung (§ 3 Abs. 1 i. V. m. § 6 Abs. 5 ALB-Kfz). Begrifflich (und auch hinsichtlich der Rechtsfolgen) ist dabei zwischen dem voraussichtlichen Preis der Instandhaltungsleistungen (§ 3 Abs. 1 ALB-Kfz), dem Kostenanschlag (§ 3 Abs. 2 ALB-Kfz) und dem vereinbarten Leistungsumfang (§ 3 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 Buchst. e ALB-Kfz) zu unterscheiden.

Besondere Aufmerksamkeit ist der exakten Bestimmung des Leistungsumfangs und der dazu notwendigen Beratung gemäß § 3 Abs. 1 ALB-Kfz zu widmen.⁷ Unklare bzw. unkonkrete Vereinbarungen über Umfang und Art der zu erbringenden Instandhaltungsleistungen sowie die Nichtbeachtung der gesetzlichen Regelungen führen zu Rechtskonflikten. Streitigkeiten treten insbesondere dann auf, wenn Instandhaltungsleistungen erbracht werden, die über den vom Auftraggeber beim Vertragsabschluß beabsichtigten Umfang hinausgehen. In einem solchen Fall kommt es u. U. auch zu Differenzen zwischen dem vertraglich vereinbarten Leistungsumfang und dem vom Auftragnehmer genannten voraussichtlichen Preis. Wird für eine vereinbarte Leistung (z. B. Neuaufbau eines Pkw) ein voraussichtlicher Preis genannt und liegt der Rechnungsbetrag bei Einhaltung des Leistungsumfangs über diesem Preis, so ist § 6 Abs. 5 ALB-Kfz — wonach zusätzliche Leistungen auch ohne Zustimmung des Auftraggebers im Rahmen einer zehnpromzentigen Preisüberschreitung erbracht werden dürfen — nicht anwendbar. Da hier keine zusätzlichen Leistungen erbracht wurden, ist vielmehr zu prüfen, ob der Auftragnehmer seine Beratungspflicht verletzt hat. Der Auftraggeber ist zur Zahlung des endgültigen Rechnungsbetrages entsprechend dem vereinbarten Leistungsumfang verpflichtet, kann jedoch u. U. Schadenersatz wegen Verletzung der Beratungspflicht nach den Bestimmungen der §§ 92, 93, 330 ff. ZGB geltend machen.⁸

Störungen in der Vertragserfüllung ergeben sich auch bei Überschreitung des vereinbarten Leistungsumfangs, ohne daß die Zustimmung des Auftraggebers gemäß § 6 Abs. 5 ALB-Kfz eingeholt wurde. Das nach § 10 Abs. 5 ALB-Kfz mögliche Recht auf Abnahmeverweigerung wegen nicht vertragsgemäßer Erfüllung wird in solchen Fällen praktisch nur dann relevant, wenn der ursprüngliche Zustand ohne unververtretbaren Aufwand wiederhergestellt werden kann. Andernfalls wäre es auch aus volkswirtschaftlichen Gründen verantwor-

1 Vgl.: Zur Sozialpolitik der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, ND vom 29. Januar 1987, S. 2.

2 Dabei handelt es sich um 3 306 230 Pkws, 360 821 Lkws und 1319186 Motorräder und -roller (vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1986, Berlin 1986, S. 48).

3 Im Jahre 1985 wurden unter der Rubrik „Dienstleistungen und Reparaturen für die Bevölkerung“ Reparaturen an Kraftfahrzeugen (einschließlich Fahrzeugpflege) im Werte von 1 898 213 000 M ausgewiesen (vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1986, a. a. O., S. 287).

4 Vgl. Mitteilung der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik über die Durchführung des Volkswirtschaftsplans 1986, ND vom 19. Januar 1987, S. 5.

5 Vgl. Direktive des XI. Parteitagess der SED zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1986 bis 1990, Berlin 1986, S. 100.

6 Praxisuntersuchungen ergaben, daß in den Vertragsvordrucken ausschließlich - z. T. unvollständig — auf die ALB-Kfz, nicht jedoch auf die Bestimmungen des ZGB verwiesen wurde.

7 Die Initiative zur Vereinbarung des Kostenanschlages, der ein verbindliches Preisangebot darstellt, geht in der Regel vom Auftraggeber aus. In der Praxis wird eine solche Vereinbarung jedoch selten abgeschlossen.

8 In diesem Zusammenhang können u. E. keine überhöhten Anforderungen an die Beratungspflicht des Auftragnehmers gestellt werden. Eine Ersatzpflicht wird nur dann gegeben sein, wenn die Prüfung des Leistungsumfangs und des sich daraus ergebenden voraussichtlichen Preises so nachlässig war, daß von einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung ausgegangen werden kann. Außerdem müssen dadurch dem Auftraggeber materielle Nachteile entstehen, für die er durch die Instandhaltungsleistung kein Äquivalent erhält (so z. B. für Zinsen eines Darlehns, das er zur Beilegung des Rechnungsbetrages aufnehmen mußte).