

Verantwortlichkeit für Schadenszufügung (§§ 330 ff. ZGB) stützen.¹³

Seit Inkrafttreten der ALB-Kfz am 1. Februar 1979 können gemäß § 14 ALB-Kfz Garantieansprüche auch bei einer typgleichen Vertragswerkstatt geltend gemacht werden, wenn die Mängelanzeige beim Auftragnehmer nicht möglich oder zu aufwendig ist. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt.¹⁴ * * * ²⁰ Macht ein Auftraggeber von dieser Möglichkeit Gebrauch, so erfolgt bei höheren Kosten in der Regel vor Anerkennung des Garantieanspruchs eine Abstimmung mit der garantiegebenden Werkstatt. Kleinere Reparaturen werden über einen Garantieantrag mit dem Garantiegeber abgerechnet. Als effektive Form der Realisierung der Garantie hat sich die Praxis herausgebildet, daß bei eingebauten regenerierten Ersatzteilen die typgleiche Vertragswerkstatt die Regelung des Garantieanspruchs auf direktem Weg mit dem Regenerierungsbetrieb klärt, obwohl gemäß § 13 Abs. 5 ALB-Kfz der Auftragnehmer Garantie gewährt hat. Die Rechte des Auftraggebers werden u. E. dadurch nicht eingeschränkt.

Zum Anspruch des Auftraggebers auf Erstattung notwendiger Aufwendungen

Im Zusammenhang mit der Geltendmachung berechtigter Garantieansprüche sind dem Auftraggeber nach § 182 ZGB die dadurch entstandenen notwendigen Aufwendungen vom Garantieverpflichteten zu erstatten. Der für den Aufwandsersatz maßgebliche Zeitraum erstreckt sich von der Mängelanzeige über die Vorstellung des Fahrzeuges beim Garantieverpflichteten bis zur Realisierung, des Anspruchs. Zu den Aufwendungen zählen insbesondere Telefon-, Telegrammgebühren und Porto, Abschleppkosten, Kosten für private Unterwegshilfe, Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel und Kraftstoffkosten.²¹

In der Praxis machen die Garantieberechtigten nur in geringem Umfang die Erstattung notwendiger Aufwendungen geltend. Insbesondere wird bei kleineren Beträgen für Porto, Telefongebühren oder Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel keine Erstattung verlangt.²² In der Regel wird vom Auftraggeber nur die Erstattung von Abschlepp- und Kraftstoffkosten geltend gemacht.²³

Für Kraftstoffkosten existiert gegenwärtig keine einheitliche Berechnungsgrundlage, so daß in der Praxis unterschiedliche Regelungen herangezogen werden.²⁴ Eine Erweiterung des Geltungsbereichs der AO über die Normierung des Kraftstoffverbrauchs für Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr vom 26. Oktober 1981 (GBl. I Nr. 34 S. 393) auf Beziehungen, an denen Bürger beteiligt sind, würde u. E. zur Klärung der Rechtslage beitragen. Der in dieser AO als Anlage enthaltene Kraftstoffverbrauchs-Richtwertekatalog' ist umfassend für jeden Fahrzeugtyp und übersichtlich. Zusätzlich können die aufgeführten Zuschläge (z. B. für Stadt-, Bergfahrten, Winterbetrieb) und Abschläge (z. B. für Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften) berücksichtigt werden.

Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel sind dem Auftraggeber als notwendige Aufwendungen zu erstatten, wenn sie ihm durch Geltendmachung seiner Garantieansprüche entstanden sind und dabei der direkteste und kostengünstigste Weg gewählt wurde. Besondere Umstände, wie z. B. die Beförderung eines schwerbeschädigten Bürgers durch ein Taxi, können dabei berücksichtigt werden.

Zum Schadenersatzanspruch bei Mangelfolgeschäden

Im Rahmen der Garantieregelungen für Instandhaltungsleistungen einschließlich der Erstattung notwendiger Aufwendungen ist der Schadenersatzanspruch bei Mangelfolgeschäden gemäß § 183 ZGB eine spezielle Form des Schadenersatzes. Nach dieser Bestimmung kann der Auftraggeber Ersatz eines während der Garantiezeit durch den Mangel verursachten Schadens verlangen, der nach allgemeiner Erfahrung als Folge des Mangels anzusehen ist. In der Praxis treten derartige Schadensfälle durch das Versagen reparierter Fahrzeuge (z. B. Ablösen von Rädern, Bremsversagen) auf. Der Mangelfolgeschaden umfaßt Schäden am Kfz und Gesund-

heitsschäden, d. h. nur solche unmittelbaren Schäden, die typischerweise durch den Mangel verursacht werden. Weitergehende Ersatzansprüche, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Garantiemangel stehen, sondern als Folge des durch ihn verursachten Schadens anfallen (z. B. Verdienstausfall, Kosten für ein Leihfahrzeug), sind dagegen nach §§ 84 Abs. 2, 93, 330 ff. ZGB zu prüfen.

Bei der Geltendmachung und Durchsetzung der Schadenersatzansprüche nach § 183 ZGB treten — selbst bei der für den Geschädigten günstigen Beweisregelung — erhebliche Probleme auf. Folgender Fall soll das verdeutlichen:

Der Pkw des Klägers befand sich wegen einer Reparatur an der Bremsanlage, den Kugelgelenken und sämtlichen Radlagern in einem Instandhaltungsbetrieb. Nach drei Wochen und 150 km Fahrstrecke löste sich während der Fahrt das linke Vorderrad, wodurch der Pkw von der Straße kam und umstürzte. Der Kläger machte insgesamt 3 000 M Schadenersatz geltend, darunter Kosten für die Erneuerung der Karosserie, Ersatzreifen, Lohnausfall, Fahr- und Transportkosten sowie für erlittenen Gesundheitsschaden einen Ausgleichsanspruch nach § 338 Abs. 3 ZGB. Zur Begründung des Klageantrags führte er u. a. aus, daß die Radmuttern nicht ordnungsgemäß durch den Verklagten befestigt worden seien. Der Verklagte wandte ein, daß der Pkw meist auf kürzeren Strecken und durch verschiedene Personen gefahren wurde, folglich nicht immer unter Kontrolle des Klägers stand. Somit sei die Möglichkeit eines Eingriffs durch Dritte nicht auszuschließen. Eine Überprüfung der Betriebs- und Verkehrssicherheit vor Antritt der Fahrt nach § 8 Abs. 1 StVO durch den Kläger sei daher um so notwendiger.

In diesem Fall konnte auch durch Sachverständigengutachten eine unsachgemäße Arbeitsausführung nicht nachgewiesen werden, so daß die Klage abzuweisen war. Im Verfahren zeigten sich jedoch Unklarheiten über die Pflichtlage, insbesondere über die Regelung des § 3 Abs. 1 Satz 2 ALB-Kfz, wonach der Auftragnehmer den Auftraggeber mit Besonderheiten der künftigen Behandlung und Nutzung vertraut zu machen hat. Der Verklagte führte aus, daß im allgemeinen die Auftraggeber bei Übergabe des reparierten Kfz nicht darauf orientiert würden, daß nach 20 bis 50 km Fahrstrecke der Sitz der Radmuttern überprüft werden müsse, weil sich infolge Kräfteinwirkung durch Antrieb, Bremsen, Lenkung und der Fliehkraft der Sitz des Rades verändern kann.

Probleme können auch bei der Bestimmung der Mitverantwortlichkeit des Auftraggebers eintreten, wie folgender Fall zeigt: Der Kläger hatte sein Kfz dem verklagten Instand-

¹³ Das könnte sich vor allem beweisrechtlich negativ für den Geschädigten auswirken, da nach § 183 ZGB nur der (nach allgemeiner Erfahrung) bestehende Zusammenhang zwischen Mangel und Schaden nachzuweisen ist.

²⁰ Nach unseren Untersuchungen wird diese Regelung in den VEB Kfz-Instandsetzung bereits durchgängig realisiert; Probleme treten noch in kleineren Instandsetzungswerkstätten auf.

²¹ Vgl. M. Pflichtteil, „Aufwendungen“, Der Deutsche Straßenverkehr 1982, Heft 11, S. 18 f.; ZGB-Kommentar, a. a. O., Anna, zu § 182 (S. 236).

²² Dies geschieht häufig aus Unkenntnis über die Ansprüche aus § 182 ZGB. Da nach § 168 Abs. 3 ZGB der Dienstleistungsbetrieb verpflichtet ist, bei Mängelanzeigen den Bürger über die ihm zustehenden Garantieansprüche zu beraten, sollte sich u. E. diese Beratungspflicht auch auf weitere Ansprüche aus der Garantie nach §§ 182 f. ZGB erstrecken.

²³ Abschleppkosten sind als notwendige Aufwendungen zu erstatten, wenn sie als Kosten für die Inanspruchnahme des Abschleppdienstes bis zur nächstgelegenen Reparaturwerkstatt entstehen. Wird Abschlepphilfe durch private Pkws geleistet, werden diese Kosten im Rahmen der preisrechtlichen Bestimmungen für Abschleppdienste gewährt. Das gleiche gilt für Kosten für Ersatzteile, die vom Hilfeleistenden gestellt wurden.

²⁴ Angewendet werden — die AO Nr. 4 über die Normierung des Kraftstoffverbrauches für Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr vom 26. Oktober 1981 (GBl. I Nr. 34 S. 393) mit der Anlage „Kraftstoffverbrauchs-Richtwertekatalog - Ausgabe 1981 — der die Grundlage für die Bildung betrieblicher Kraftstoffverbrauchsnormen ist; — die AO Nr. 1 über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Umzugskostenvergütung vom 20. März 1956 (GBl. I Nr. 35 S. 299) i. d. F. der AO Nr. 4 vom 30. Juni 1960 (GBl. I Nr. 39 S. 410) und der AO Nr. 6 vom 30. Juni 1972 (GBl. II Nr. 41 S. 465).

Eine Entscheidung auf der Grundlage des vom Garantieberechtigten festgestellten und angegebenen Kraftstoffverbrauches ist u. E. unzulässig, da diese Methode zu sehr von subjektiven Faktoren bestimmt ist. Eine Ausnahme ist lediglich dann möglich, wenn sich die Reklamation auf einen erheblich über der Norm liegenden Mehrverbrauch bezieht. Dieser Mehrverbrauch ist seinem Charakter nach keine notwendige Aufwendung, sondern begründet eine Schadenersatzforderung nach § 183 ZGB (Mangelfolgeschaden).