

Rechtsverhältnisse bei der Inanspruchnahme von Kfz-Selbsthilfewerkstätten

Prof. Dr. sc. MANFRED BERGNER und Dr. sc. WILLI VOCK,
Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden

Die individuelle Motorisierung mit Kraftfahrzeugen nimmt in der DDR weiter zu. Das führt u. a. auch zu einer Zunahme der Häufigkeit und des Umfangs von Instandsetzungen an diesen Fahrzeugen. Die bessere Versorgung der Bevölkerung mit Service- und Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen trägt zugleich dazu bei, Forderungen des langfristigen Verkehrssicherheitsprogramms der DDR* nach Erhöhung des Niveaus der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Straßenfahrzeuge durchzusetzen. Die umfassende Intensivierung in der Kraftfahrzeuginstandhaltung ist notwendig, um den höheren Bedarf an Instandhaltungs- und Serviceleistungen zu decken.^{1,2,3}

In diesen Prozeß ordnet sich die Einrichtung und Nutzung von Selbsthilfewerkstätten für Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen und Kfz-Anhängern ein. Rechtliche Voraussetzung für das Einbeziehen dieser Instandhaltungskapazitäten in die Betreuung der Kraftfahrzeuge der Bürger ist der Abschluß von Verträgen zwischen den örtlich zuständigen Räten der Kreise und den jeweiligen Betrieben. Die Verantwortung der örtlichen Räte für die Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrzeuginstandhaltungsleistungen ergibt sich aus §§ 30 und 48 GöV.

Diese Verträge sind ihrem Wesen nach Koordinierungsverträge nach § 34 Vertragsgesetz, in denen sich der Betrieb verpflichtet, im Rahmen der eigenen Werkstattkapazität Selbsthilfeleistungen für Kfz von Bürgern zu ermöglichen. Ferner sind in ihnen die Art der zu übernehmenden Leistungen sowie die Abrechnung der erbrachten Leistungen gegenüber dem Rat festgelegt. Dabei wird auch die Berechtigung erteilt, daß die betreffenden volkseigenen Betriebe mit dem VEB IFA-Vertrieb den Sammelkauf von Ersatzteilen für Leistungen der Selbsthilfewerkstätten vereinbaren können. In Betriebskollektivverträgen können entsprechende Festlegungen über Selbsthilfeleistungen für Betriebsangehörige getroffen werden.

Rechtscharakter des Kfz-Selbsthilfevertrags

Kfz-Selbsthilfewerkstätten können sowohl Instandsetzungsleistungen (d. h. laufende Reparaturen) als auch Pflege- und Wartungsleistungen (Reinigung, Abschmieren, Konservierung, Einstellen von Fahrzeug- und Fahrzeugmaschinenteilen, Kontrolle der Abnutzung und der Sicherheit u. ä.) sein. Das sind materielle Dienstleistungen, die der Erhaltung, Wiederherstellung oder Verbesserung der Nutzungsfähigkeit der Kraftfahrzeuge und der Kfz-Anhänger (sowie deren Baugruppen, -Untergruppen und -teile) dienen und unter den Begriff „Instandhaltung“ zu fassen sind.²

Der Vertrag über die Selbstaussführung von Instandhaltungsleistungen (Kfz-Selbsthilfevertrag) ist ein zivilrechtlicher Dienstleistungsvertrag sui generis. Er wird vor allem von Betrieben und Einrichtungen, die eigene Reparaturkapazitäten in Gestalt von Betriebswerkstätten haben⁴, mit Bürgern abgeschlossen. Seltener ist hingegen, daß Kfz-Instandhaltungsbetriebe des volkseigenen, genossenschaftlichen oder privaten Sektors, deren Hauptproduktionsaufgabe die Instandhaltung vor allem nach Grundsätzen industrieller Produktion ist, Kfz-Selbsthilfeverträge abschließen bzw. daß Bürger im Rahmen von Instandsetzungsverträgen einzelne Leistungen selbst übernehmen (meist als Teilleistungen, z. B. im Zusammenhang mit Unterwegsschäden, um längere Wartezeiten zu ersparen).

Mit den Kfz-Selbsthilfeverträgen werden Rechtsbeziehungen zwischen den Betrieben als Auftragnehmer und Bürgern als Auftraggeber begründet. Der Kfz-Selbsthilfevertrag ist — und das stellt seine Spezifik dar — eine Kombination zwischen Selbstaussführung der Leistungen durch den Auftraggeber,

ggf. unter Beratung und Anleitung des Auftragnehmers, und der Ausführung von Leistungen durch den Auftragnehmer selbst.

Durch diese Kombination wird somit vom Grundmodell des Selbsthilfevertrags gemäß § 175 ZGB abgewichen. Entsprechend dem Ziel und den konkreten Bedingungen der Dienstleistung bzw. der am Dienstleistungsverhältnis beteiligten Partner (fachliche Fähigkeiten und Fertigkeiten des Auftraggebers) werden die genannten Leistungsarten jeweils in unterschiedlichem Maße angewendet. Varianten der Selbsthilfeleistungen sind i

1. Beschränkung des Vertragsgegenstandes auf Ausleihe bzw. Nutzung von Werkzeugen, Einrichtungen und Vorrichtungen des Auftragnehmers und Ausführung der Instandhaltungsleistungen durch den Auftraggeber in den Räumen bzw. auf dem Gelände seines Vertragspartners (der in diesem Fall fachliche Anleitung gibt).

2. Selbstaussführung von Leistungen durch den Auftraggeber unter fachlicher Beratung und Anleitung des Auftragnehmers.

3. Selbstaussführung von Leistungen durch den Auftraggeber, verbunden mit der Durchführung anderer Instandhaltungsleistungen des Auftragnehmers.

Der Dienstleistungsvertrag kann darüber hinaus z. T. auch noch mit anderen Verträgen kombiniert sein, so mit dem Kaufvertrag über Ersatz- und Kleinteile, die zur Selbstaussführung der Instandhaltungsleistung benötigt werden.

Neben den grundsätzlichen Bestimmungen über den Dienstleistungsvertrag (§ 164 ff. ZGB)⁵ sind für den Kfz-Selbsthilfevertrag vor allem die AO über die ALB für Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen (ALB-Kfz)⁶ und die ABAO 361/3 — Straßenfahrzeuge und deren Instandhaltung —⁷ relevant.

Der dargestellten Spezifik der Kfz-Selbsthilfeleistungen folgend, haben dabei § 164 ff. ZGB Vorrang gegenüber der ALB-Kfz, die dafür nicht in allen Bestimmungen anwendbar sind.

Rechte und Pflichten der Vertragspartner

In den ALB-Kfz werden die Rechte und Pflichten der Partner dieser Dienstleistungsverträge näher ausgestaltet. Das betrifft sowohl die Regelungen über den Inhalt und die Form der Verträge als auch die Beratungs- und Sorgfaltspflicht des Auftragnehmers.⁸ Daraus ergibt sich u. a., daß der Kfz-Selbsthilfevertrag schriftlich abzuschließen ist, wenn er mit Instandhaltungsleistungen des Auftragnehmers verbunden ist (§ 2 Abs. 3 ALB-Kfz.). Die Unterschriften der Vertragspart-

1 Programm zur weiteren Erhöhung der Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit im Straßenverkehr der Deutschen Demokratischen Republik — Verkehrssicherheitsprogramm — vom 16. Januar 1986, Der deutsche Straßenverkehr 1986, Heft 3, S. 4 ff.

2 Vgl. G. Jung, „Leistungssteigerung durch Intensivierung in der Kraftfahrzeuginstandhaltung“, Kraftverkehr 1982, Heft 5, S. 211 ff.

3 Zum Begriff „Instandhaltung“ vgl. Lexikon Straßenverkehr, Berlin 1985, S. 175.

4 Im Kraftverkehr werden diese als Regiewerkstätten bezeichnet, deren Aufgabe es ist, die technische Einsatzbereitschaft der betriebs eigenen Fahrzeuge zu sichern.

5 Vgl. ZGB-Kommentar, 2. Aufl., Berlin 1985, Anm. zu § 164 (S. 221 f.).

6 AO über die Allgemeinen Leistungsbedingungen für Instandhaltungsleistungen an Kraftfahrzeugen vom 5. Dezember 1978 (GBl. I 1979 Nr. 3 S. 29); vgl. auch R. Niggstich, „Neue Allgemeine Leistungsbedingungen für Instandhaltungsleistungen an Kfz - Rechtsgrundlage für die Kfz-Instandhaltungsbetriebe und ihre Kunden“, Kraftverkehr 1979, Heft 3, S. 132 ff.

7 Arbeits- und Brandschutzanordnung 361/3 — Straßenfahrzeuge und deren Instandhaltung - vom 15. Dezember 1977 (GBl.-Sdr. Nr. 943) i. d. F. der Anordnung Nr. 1 vom 1. Oktober 1979 (GBl. I Nr. 39 S. 373).

8 Vgl. Zivilrecht, Lehrbuch, Teil 2, Berlin 1981, S. 34 und 69 f.