

## **Der Oldtimer in der Werkstatt**

In dem gar nicht so kleinen rechtlichen Spezialbereich des Oldtimerrechts gibt es einzelne Bereiche, in denen es immer wieder zu Problemen kommt. Im Vordergrund stehen hier Reparatur- und Restaurierungsaufträge, gefolgt von Mängeln beim Kauf eines Oldtimers.

Dieser Beitrag nennt Tipps und Tricks, die helfen sollen, Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Reparatur oder Restaurierung von Oldtimern möglichst zu vermeiden.

### **Vorbereitung des Werkstattaufenthalts:**

Anders als bei unseren Alltagsautos fahren wir bei technischen Problemen oder einer anstehenden Restaurierung nicht einfach in die nächstgelegene Markenwerkstatt, um sie dann abends wieder abzuholen. Wer längere Zeit in der Szene unterwegs ist, kennt in seiner Umgebung sicher eine vertrauenswürdige Werkstatt, um Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführen zu lassen. Bei Newcomern – oder dann, wenn es um spezielle Arbeiten, beispielsweise eine umfangreiche Restaurierung, eine Überholung des Motors, Polsterarbeiten o. ä. geht, rate ich dringend, zunächst im Freundeskreis, am Stammtisch oder bei den Typreferenten nachzufragen, ob dort Erfahrungen mit der einen oder anderen Werkstatt vorliegen. Gute oder schlechte Nachrichten sprechen sich recht schnell herum, und nicht jede schlechte Erfahrung muss von jedem Mitglied gemacht werden.

Als nächstes sollte man sich die Werkstatt, insbesondere, wenn es um größere Reparaturaufträge geht, vorher einmal unangemeldet anschauen. Man bekommt dann sehr schnell ein Gefühl dafür, ob die Werkstatt sorgfältig und sauber arbeitet, sich überhaupt mit Oldtimern auskennt, Erfahrungen mit dem zur Reparatur anstehenden Modell hat etc.

### **Angebot, Kostenvoranschlag:**

Ganz grundsätzlich gilt: Der eigentliche Werkstattauftrag sollte gut vorbereitet werden. Dazu ist es erforderlich, dass zunächst das Fahrzeug in der Werkstatt vorgestellt und dort begutachtet wird. Sodann muss klar umrissen werden, welcher Auftrag erteilt wird. Wie wir wissen, gibt es immer mehrere Möglichkeiten, eine Restaurierung oder Reparatur durchzuführen. Angefangen von der Notreparatur über „Verkaufsreparaturen“ bis hin zur Spitzenrestaurierung gibt es viele Varianten, die beim Reparaturauftrag nicht einfach offen gelassen werden können. Hilfreich kann es gerade bei größeren Arbeiten manchmal sein, wenn klar gestellt wird, in welchen Zustand das Fahrzeug durch die Reparatur/Restaurierung versetzt werden soll. Dabei kann auf die fünf bekannten Oldtimer-Kategorien zu-

rückgegriffen werden. Steht so beispielsweise fest, dass das Fahrzeug im Zustand 1 oder 2 sein soll oder auf diesen Zustand hin restauriert werden soll, verbietet sich natürlich jeder Einsatz von Prestolit.

Besonders wichtig ist auch, ob bei der Reparatur Originalteile verwendet werden sollen oder müssen, ob Teile, insbesondere Blechteile, von der Werkstatt selbst angefertigt werden oder als Nachfertigung fremdbezogen werden sollen, wer das Material beschafft etc. Alte Oldtimer-Hasen kennen natürlich günstige Bezugsquellen, wissen, welche Lieferanten gute, passgenaue Teile haben und wo man besser nicht einkauft. Daher kann es sinnvoll sein, wenn von vornherein festgelegt wird, dass benötigte Teile vom Auftraggeber, also unserem Oldtimer-Besitzer, beschafft werden. Juristen sprechen hier von einer „Beistellung“.

In Angeboten oder Kostenvoranschlägen finden sich häufig umfangreiche Ausführungen zu Preisen. Der wichtigste Teil, nämlich die genaue Beschreibung des Auftrages, kommt dagegen häufig zu kurz. Je präziser der Auftrag ausfällt, desto weniger Anlass für Streit kann es hinterher geben.

Am besten für den Oldtimer-Besitzer ist natürlich die Vereinbarung eines Festpreises. Dies wird aber sehr häufig für die Werkstatt überhaupt nicht kalkulierbar sein. Wir wissen selbst, dass jede geplante Kleinreparatur die eine oder andere Überraschung größeren Ausmaßes auslösen kann. Dies kann eine Werkstatt meist nicht vorhersehen. Andererseits ist es für den Auftraggeber zu riskant, überhaupt kein Preislimit festzulegen. Hier empfiehlt sich folgendes Vorgehen:

Zunächst sollte die Werkstatt ein Angebot aus ihrer Sicht abgeben, das die notwendigen Arbeiten, Materialien etc. komplett einschließt.

Dann sollte vereinbart werden, dass der Reparaturauftrag auf Basis dieses Angebots / Kostenvoranschlages erteilt wird. Für den Fall nicht vorhersehbarer (!) Zusatzarbeiten muss festgehalten werden, dass vor deren Ausführung zunächst der Auftraggeber benachrichtigt wird und Gelegenheit erhält, sich die Situation selbst anzusehen. Dann sollte gemeinsam festgelegt werden, wie die Werkstatt weiter vorgeht.

Alternativ kann vereinbart werden, dass Überschreitungen in einem gewissen prozentualen Umfang in der Verantwortung der Werkstatt liegen und ohne Rücksprache ausgeübt werden können. Je größer das Vertrauen zur Werkstatt ist, desto eher kann zu dieser Lösung gegriffen werden.

Gerade bei Restaurierungen oder größeren Reparaturaufträgen empfiehlt sich die Vereinbarung so genannter Miles-Stones, also eine Auftragsausführung in einzelnen Schritten. So kann beispielsweise vereinbart werden, dass zunächst der alte Lack entfernt wird, um dann zu entscheiden, welche Blecharbeiten notwendig sind, wo Bleche eingesetzt werden, wo Reparaturbleche zum Einsatz kommen, wo beispielsweise ein neuer Kotflügel beschafft wird etc.

Es ist auch sinnvoll, vor Erteilung eines Reparaturauftrages zu prüfen, welche Arbeiten oder Überprüfungen bei Gelegenheit der Reparaturausführung noch sinnvoll sein könnten. Sollen beispielsweise die Ventile eingestellt werden, ist es ratsam, den Zustand der Steuerkette und des Kettenspanners zu prüfen. Soll der Vergaser eines 190 SL getauscht werden, muss unbedingt die Ansaugbrücke überprüft werden. Da dann Lichtmaschine und Anlasser gut frei zugänglich sind, kann auch hier ein Blick lohnenswert sein, um späteren Überraschungen und teuren Mehrfacharbeiten vorzubeugen. In diesem Fall sollte aber der Werkstatt zunächst ein Prüfungsauftrag erteilt werden mit dem Hinweis, dass notwendige Zusatzarbeiten in dem überprüften Bereich dann mit dem Auftraggeber abgestimmt werden müssen.

Besonders gefährlich sind pauschalierte Großaufträge, wie beispielsweise der Auftrag, einen Oldtimer „TÜV-fertig“ zu machen. Fast zwangsläufig zu Problemen führen Aufträge, ein Fahrzeug zu „restaurieren“, wenn dies nicht näher konkretisiert ist.

Bei der Vorbesprechung muss auch festgelegt werden, in welchem zeitlichen Rahmen der Auftrag ausgeführt wird, um das gar nicht seltene Phänomen zu vermeiden, dass der Oldtimer zunächst in eine Werkstattecke geschoben und nur dann daran gearbeitet wird, wenn keine sonstigen Aufträge in der Werkstatt vorliegen.

Wichtig ist es auch zu wissen, welcher Mechaniker / Meister die Arbeiten ausführen soll, damit nicht bei verantwortungsvollen Tätigkeiten immer der Azubi zum Einsatz kommt.

In den letzten Jahren kommt es immer häufiger vor, dass Reparatur- und vor allem Restaurierungsarbeiten zwar von einer Werkstatt oder einem sonstigen Unternehmen in Deutschland angenommen werden, die Fahrzeuge dann aber zur Ausführung dieser Arbeiten ins osteuropäische Ausland verbracht werden. Dies kann unter Kostengesichtspunkten sinnvoll sein, hier ist aber allergrößte Vorsicht geboten. Dies gilt vor allem für die Einhaltung der Originalität und die Verwendung von Originalteilen. In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass Vertragspartner ein Deutscher ist, deutsches Werkvertragsrecht zur Anwendung kommt und auch der Gerichtsstand in Deutschland liegt: Es macht wenig Freude, Fragen im Zusammenhang mit der Originalität einer Restaurierung oder einen Streit über den Umfang des erteilten Restaurierungsauftrages in tschechischer oder polnischer Sprache vor einem dortigen Gericht mit dortigen Sachverständigen ausfechten zu müssen.

Besonders große Vorsicht ist bei Vorschussforderungen angezeigt. Vorschüsse sollten nur geleistet werden, wenn die Werkstatt umfangreich Material bestellen muss und dies nicht vorfinanzieren möchte. In diesem Fall ist es aber immer sicherer, wenn der Auftraggeber das Material, Kotflügel, Teile für die Motorüberholung, Polstermaterial etc. selbst bei den entsprechenden Lieferanten bestellt. Zum einen kann dann eventuell noch ein Clubrabatt ausgehandelt werden, zum anderen werden Aufschläge durch die Werkstatt vermieden, und schließlich steht das Material dann von Anfang an im Eigentum des Oldie-Besitzers. Sollte die Werkstatt im Verlauf des Auftrages Insolvenz anmelden müssen, kann der Auftraggeber die in seinem Eigentum stehenden und der Werkstatt zum Einbau überlasse-

nen Teile auch von einem Insolvenzverwalter herausverlangen. Hat dagegen die Werkstatt die Teile mit einem vom Auftraggeber gezahlten Vorschuss gekauft, muss der Auftraggeber die Teile beim Insolvenzverwalter nochmals bezahlen.

### **Der Reparaturauftrag:**

Gleichgültig, wie groß der Auftragsumfang ist, sollte der Auftrag in jedem Fall schriftlich erteilt werden oder sogar ein schriftlicher Werkvertrag mit Unterschriften der Werkstatt und des Auftraggebers erstellt werden. Dabei kann auf ein Angebot oder einen Kostenvoranschlag (Nummer und Datum nicht vergessen) Bezug genommen werden, der zur Sicherheit an den Vertrag angeklammert werden sollte, damit es hinterher keine Verwechslungen gibt. Die schriftliche Fixierung des Auftrages mag bei der Werkstatt des absoluten Vertrauens bei kleineren Reparaturen entbehrlich erscheinen, eine klare Festlegung der Rechte und Pflichten beider Seiten (auch was die Vergütung betrifft) vermeidet aber Streit und erhält daher Freundschaften.

Besondere Vorsicht ist geboten, wenn irgendwo im Werkstattauftrag oder im Angebot etwas von Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Reparaturbedingungen, Verkaufsbedingungen oder allgemein von AGB (Allgemeine Geschäftsbedingungen) die Rede ist. Dies sind vorformulierte Bedingungen, die nach ihrem Zweck alleine dazu dienen, die Werkstatt bestmöglich abzusichern. Dies geschieht natürlich auf Kosten des Auftraggebers. Solche AGBs sollten daher generell nicht vereinbart werden, oder der Kunde muss sie sich wirklich durchlesen, um zu wissen, worauf er sich einlässt. Solche AGBs sind besonders gefährlich: Sie wurden in der Regel von Profis, also Vertragsjuristen, sorgfältig erstellt und geprüft und benachteiligen oft den Auftraggeber. Spätestens an dieser Stelle empfiehlt es sich, einen im Vertragsrecht erfahrenen Anwalt hinzuziehen, da viele Formulierungen für juristische Laien kaum verständlich sind.

Der Vertrag oder Auftrag sollte eine Regelung enthalten, wonach alle Änderungen und insbesondere alle Weiterungen des Auftrages schriftlich erfolgen müssen.

Wichtig ist auch eine Klausel, die aber eigentlich nur eine Selbstverständlichkeit festhält: Danach ist die Werkstatt verpflichtet, den Kunden darauf hinzuweisen, wenn zusätzliche Reparaturen anstehen, die Sicherheit durch festgestellte anderweitige Schäden beeinträchtigt ist oder der Reparaturauftrag teurer werden kann als beabsichtigt bzw. es sinnvollere Reparaturmöglichkeiten gibt: So macht es beispielsweise wenig Sinn, wenn die Werkstatt in aufwändiger und zeitraubender Handarbeit Bleche zur Reparatur einer Ponton-Tür dengelt, während auf dem Markt gute Reparaturbleche zum Preis einer Mechanikerstunde verfügbar sind. Die Aufklärungs- und Beratungspflicht der Werkstatt kommt in der Praxis häufig zu kurz und wird auch bei der Haftungsfrage oft nicht ausreichend gewürdigt.

Michael Eckert  
Rechtsanwalt  
[www.oldtimeranwalt.de](http://www.oldtimeranwalt.de)

---

WWW.OLDTIMERANWALT.DE

WWW.OLDTIMERANWALTE.DE

**SOFIENSTRASSE 17 69115 HEIDELBERG**

**TELEFON: (06221) 91405-0 TELEFAX: (06221) 20111 E-MAIL: ECKERT@OLDTIMERANWALTE.DE**

© Nachdruck, auch auszugsweise, und jede Verwendung nur zulässig mit schriftlicher Zustimmung des Autors  
Rechtsanwalt Michael Eckert