



ERLANGEN 28. Juni 2012

28
14
- 30
24.07.12

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bezirksgericht Donaustadt erkennt durch den Richter Dr. Christian Wolf in der Rechtssache der klagenden Partei

vertreten durch Mag. Ulrich Seamus Hiob, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagten Parteien

1.

7.

und 2.

beide vertreten durch Mag.

Rechtsanwalt in Wien, wegen (eingeschränkt) € 8.783,- samt Anhang nach öffentlich durchgeführter, mündlicher Streitverhandlung zu Recht:

1. Das Klagebegehren besteht mit € 8.783,- zu Recht.
2. Die aufrechnungsweise eingewendete Gegenforderung von € 9.194,72 besteht bis zur Höhe des Klagebegehrens nicht zu Recht.
3. Die beklagten Parteien sind daher zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei zu Händen des Klagevertreters € 8.783,- samt 4 % Zinsen aus € 8.733,- vom 13.8.2011 bis 17.10.2011 und aus € 8.783,- ab 18.10.2011 zu zahlen sowie deren mit € 4.177,74 bestimmten Prozesskosten (darin enthalten € 443,11 Umsatzsteuer und € 1.514,70 Barauslagen) zu ersetzen, dies alles binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution.
4. Das Zinsenmehrbegehren, die beklagten Parteien seien schuldig, der klagenden Partei 4 % Zinsen aus € 50,- vom 13.8.2011 bis 17.10.2011 zu bezahlen, wird abgewiesen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Es ist unstrittig, dass sich am 6.5.2011 in 1220 Wien auf der Quadenstraße ein Verkehrsunfall ereignete, an dem der von der klagenden Partei gehaltene und von deren Ehemann gelenkte PKW Hyundai Santa Fe mit dem Kennzeichen Wf (in der Folge als Klagsfahrzeug bezeichnet) sowie der von der erstbeklagten Partei gelenkte und gehaltene, bei der zweitbeklagten Partei haftpflichtversicherte PKW Opel Signum mit dem Kennzeichen W (in der Folge als Beklagtenfahrzeug bezeichnet) beteiligt waren und, dass der klagenden Partei Generalunkosten in Höhe von € 50,-- entstanden sind. Weiters steht außer Streit, dass der Erstbeklagte wegen des Verkehrsunfalls Abschleppkosten in Höhe von € 135,75 und Blaulichtsteuer in Höhe von € 36,-- bezahlte.

Mit der am 18.10.2011 eingebrachten Klage begehrte die klagende Partei Zahlung von € 8.803,-- samt 4 % Zinsen seit 13.8.2011. Dazu brachte sie vor, das vor dem Klagsfahrzeug fahrende Beklagtenfahrzeug wäre nach Passieren eines in zweiter Spur stehenden Kleintransporters zum rechten Fahrbahnrand eingeordnet und dort angehalten worden, dies ohne Einschalten des Fahrtrichtungsanzeigers. Der Klagsfahrzeuglenker hätte angenommen, das Beklagtenfahrzeug würde dort in zweiter Spur im Stillstand verbleiben oder in der Folge einparken, weshalb er versuchte, links am stehenden Beklagtenfahrzeug vorbei zu fahren. Plötzlich sei das Beklagtenfahrzeug ohne Betätigen des Blinkers nach links ausgeschwenkt, wodurch es zur Kollision gekommen wäre. Das alleinige Verschulden treffe den Lenker des Beklagtenfahrzeuges. Die Klägerin beabsichtige, das Klagsfahrzeug in einer Fachwerkstätte reparieren zu lassen, wofür sie Reparaturkosten in Höhe von € 8.733,-- zu bezahlen hätte. Zudem wären ihr unfallskausale Nebenspesen in Höhe von € 70,-- für Wege, Porti, Telefonate, etc. entstanden. In der Tagsatzung vom 29.3.2012 wurde das Klagebegehren hinsichtlich der Generalunkosten um € 20,-- auf € 50,-- eingeschränkt.

Die beklagten Parteien bestritten das Klagebegehren dem Grunde und mit Ausnahme der eingeschränkten Generalunkosten auch der Höhe nach. Sie brachten vor, der Erstbeklagte hätte das Beklagtenfahrzeug nach Passieren eines LKWs wieder auf seinen Fahrstreifen

eingeorndet, angehalten, links geblinkt und beabsichtigt, in die gegenber liegende Einfahrt einzubiegen. Er htte unmittelbar vor dem Einbiegen in den Innenspiegel und in den linken Auenspiegel geblickt, jedoch kein Fahrzeug wahrnehmen knnen, sodass er den Einbiegevorgang begonnen htte. Etwa ein bis zwei Sekunden nach dem Losfahren aus der Stillstandsposition, sei es mit dem sich von hinten nhernden Klagsfahrzeug zur Kollision gekommen. Das Klagsfahrzeug sei gegen die linke vordere Seite des Beklagtenfahrzeuges gefahren, danach mit einem weiteren auf der linken Straenseite abgestellten PKW kollidiert und sodann gegen einen auf der rechten Straenseite stehenden LKW geschleudert worden. Der Klagsfahrzeuglenker htte eine weit berhhte Geschwindigkeit eingehalten und das Beklagtenfahrzeug sowie dessen Einbiegevorgang offensichtlich bersehen. Er htte beim berholen des Beklagtenfahrzeuges einen zu geringen Sicherheitsabstand zu diesem eingehalten. Zudem htte fr den Klagsfahrzeuglenker eine unklare Verkehrssituation bestanden, weshalb er die Geschwindigkeit des Klagsfahrzeuges reduzieren htte mssen, um gefahrlos am Beklagtenfahrzeug vorbei fahren zu knnen. Den Klagsfahrzeuglenker treffe daher jedenfalls das alleinige oder berwiegende Mitverschulden am Zustandekommen des gegenstndlichen Verkehrsunfalls. Das Beklagtenfahrzeug sei an der linken vorderen Front und seitlich beschdigt worden. Der Erstbeklagte htte fr die Reparatur € 9.022,97 aufwenden mssen. Diese Reparaturkosten samt Abschleppkosten und "Blaulichtsteuer" wurden aufrechnungsweise gegen die Klagsforderung eingewendet. Die Gegenforderung wurde von der klagenden Partei dem Grunde und hinsichtlich der Reparaturkosten auch der Hhe nach bestritten.

Das Gericht nahm Beweis auf durch Einsichtnahme in maastabsgetreue Plne der Unfallstelle (Beilage./I und Beilage./II) und in die von den Parteien vorgelegten Fotos und Urkunden (Beilage./A bis Beilage./D und Beilage./1 bis Beilage./7), weiters durch Einvernahme des Erstbeklagten und des Zeugen [Name] letztlich durch Einholung eines verkehrstechnischen Sachverstndigengutachtens (Gutachten des Sachverstndigen Dipl.Ing.Dr.Gustav Weisz im Protokoll vom 21.5.2012, 10.30 Uhr).

Demnach steht folgender Sachverhalt fest:

Die in beiden Fahrtrichtungen befahrbare Quadenstraße besitzt zwischen den Randsteinen eine Fahrbahnbreite von etwa 12 Meter. In Fahrtrichtung der beteiligten Fahrzeuge (Richtung Westen) besteht bis etwa 25 Meter vor der nach links T-förmig als Einbahn abzweigenden Portheimgasse am rechten Fahrbahnrand eine etwa 4 Meter breite Schrägparkmarkierung und links seitlich bis nach der Kreuzung eine etwa 2 Meter breite Längsparkmarkierung. Ab etwa 19 Meter vor der nach links abzweigenden Portheimgasse besteht dann auch rechtsseitig eine 2 Meter breite Parkstreifenmarkierung zum Längsparken, sodass unmittelbar nach der Kreuzung eine aktive Fahrbahnbreite von etwa 8 Meter verbleibt. Nach der Kreuzung sind beidseitig neben den Parkstreifen zur Fahrbahn hin jeweils etwa 1,5 Meter breite niveaugleiche Mehrzweckstreifen (§ 2 Abs.1 Z.7a StVO) markiert. Etwa 20 bis 28 Meter nach der Einmündung der Portheimgasse ist der linksseitige Parkstreifen auf etwa 8,5 Meter unterbrochen und befinden sich dort zwei Randsteinabschrägungen, welche den Zufahrten zu den Grundstücken Quadenstraße ON 138 und ON 140 dienen. Die Fahrbahnmitte der Quadenstraße ist in dem relevanten Bereich nicht durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Zum besseren Verständnis wird auf die den Urteilsausfertigungen angeschlossene Kopie des maßstabsgetreuen Planes Beilage./I verwiesen, der hinsichtlich der Ausgestaltung der Unfallstelle samt Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen einen Bestandteil der Urteilsfeststellungen darstellt. Im Unfallbereich gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Das Klagsfahrzeug ist zirka 4,5 Meter lang und 1,83 Meter breit. Das Beklagtenfahrzeug ist zirka 4,64 Meter lang und 1,8 Meter breit.

Der Verkehrsunfall ereignete sich bei Tageslicht am Vormittag gegen 9.25 Uhr auf trockener Fahrbahn. Es gab in der Quadenstraße geringes Verkehrsaufkommen. Klags- und Beklagtenfahrzeug befuhren die Quadenstraße in Fahrtrichtung Westen. Gegenüber der Einmündung der Portheimgasse stand in zweiter Spur anschließend an den Längsparkstreifen ein LKW. Klags- und Beklagtenfahrzeuglenker waren ortskundig. Der Klagsfahrzeuglenker

beabsichtigte, nach der Einmündung der Portheimgasse in die Grundstückseinfahrt zum Haus seiner Eltern ON 140 einzubiegen. Das Klagsfahrzeug fuhr in größerem Abstand hinter dem Beklagtenfahrzeug.

Der Erstbeklagte betätigte bei Annäherung an den in zweiter Spur gehaltenen LKW den linken Blinker des Beklagtenfahrzeuges, lenkte nach links aus und fuhr an diesem LKW vorbei. Danach schaltete er den linken Blinker wieder aus beziehungsweise stellte sich dieser automatisch zurück und das Beklagtenfahrzeug wurde wieder in den rechten Fahrbahnbereich zurück gelenkt. Schon vor dem Vorbeifahren an dem in zweiter Spur stehenden LKW hatte der Beklagtenfahrzeuglenker die zuvor eingehaltene Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h verringert, um danach weiter verlangsamend das Beklagtenfahrzeug im rechten Fahrbahnbereich anzuhalten. In dieser Stillstandsposition befand sich die rechte Seite des Beklagtenfahrzeuges auf Höhe der den Mehrzweckstreifen zur sonstigen Fahrbahn abgrenzenden Warnlinie oder ragte bereits in den Mehrzweckstreifen hinein, sodass von der linken Seite des Beklagtenfahrzeuges bis zur Fahrbahnmitte ein Abstand von zumindest 30 cm verblieb. Das Beklagtenfahrzeug stand dort mit der Front etwa 2 Meter von der gedachten Verlängerung des Beginns der Grundstückszufahrt in den Bereich der Quadenstraße hinaus, entfernt. Ob es im Stillstand bereits einen leichten Schräglingszug aufwies oder noch gerade ausgerichtet war und ob vom Beklagtenfahrzeuglenker vor Erreichen der Stillstandsposition oder unmittelbar vor dem Losfahren aus dieser ein linker Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt wurde, kann nicht festgestellt werden. Der Beklagtenfahrzeuglenker verblieb 1 bis 2 Sekunden lang mit dem Beklagtenfahrzeug im Stillstand, wobei er darauf achtete, ob sich im Gegenverkehr Fahrzeuge näherten, da ein weiter vorne in zweiter Spur stehender LKW seine Sicht behinderte. Er verabsäumte es, sich vor dem Losfahren ausreichend davon zu vergewissern, dass das beabsichtigte Linkseinbiegen ohne Gefährdung oder Behinderung allenfalls nachfolgenden Verkehrs möglich war. Hätte er unmittelbar vor dem Losfahren in den linken Außenspiegel und in den Innenspiegel seines Fahrzeuges geschaut, hätte er das sich von hinten nähernde, noch etwa 29 bis 39 Meter von der Kollisionsposition entfernte Beklagtenfahrzeug wahrnehmen, dessen Vorbeifahren abwarten und durch Verbleiben im

Stillstand die Kollision vermeiden können. Statt dessen fuhr der Beklagtenfahrzeuglenker im Linkszug in Richtung Grundstückseinfahrt los und legte bis zur Kollision 1,8 Meter in rund 1,6 Sekunden zurück.

Der Klagsfahrzeuglenker näherte sich der Unfallstelle in größerem Abstand hinter dem Beklagtenfahrzeug fahrend. Er bemerkte, dass dieses langsamer wurde, nach dem Passieren des in zweiter Spur angehaltenen LKW wieder zum rechten Fahrbahnrand gelenkt und dort angehalten wurde. Er entschloss sich, am stehen bleibenden Beklagtenfahrzeug vorbei zu fahren, wozu er den linken Blinker einschaltete, nach links ausscherte und aus einer Geschwindigkeit von zirka 35 km/h auf rund 50 km/h beschleunigte. Wäre das Beklagtenfahrzeug im Stillstand verblieben, hätte er dieses mit einem seitlichen Abstand von rund einem Meter passiert. Für den Klagsfahrzeuglenker war es nicht möglich, auf Erkennbarkeit des Losfahrens des Beklagtenfahrzeuges aus dem Stillstand eine noch vor der Kollision wirksam werdende Abwehrhandlung zu setzen. Es kam zu einem streifenden Kontakt der rechten Frontecke des Klagsfahrzeuges mit dem linken seitlichen vorderen Bereich des Beklagtenfahrzeuges, wonach das Klagsfahrzeug nach links gegen einen dort geparkten VW Sharan geschleudert wurde und dann noch mit einem weiter vorne in zweiter Spur stehenden LKW kollidierte. Beim Anstoß gegen den VW Sharan öffneten sich beide Airbags des Klagsfahrzeuges.

Am Klagsfahrzeug wurde durch den Kontakt mit dem Beklagtenfahrzeug der rechte Seitenbereich der vorderen Stoßstangenverkleidung und der Seitenbereich des rechten vorderen Kotflügels bis knapp über die Vorderkante der Beifahrertüre streifend eingedrückt. Die rechten Stoßleisten wurden leicht horizontal abgeschürft, die hintere Stoßstange im rechten Bereich streifend leicht beschädigt. Durch weitere Kontakte mit dem VW Sharan und dem LKW wurde auch der linke Seitenbereich der vorderen Stoßstangenverkleidung und der linke vordere Kotflügel streifend seitlich eingedrückt und abgeschürft. Es wurde auch die linke vordere Radaufhängung beschädigt und das linke Vorderrad im Radkasten nach hinten gedrückt. Die Klägerin beabsichtigt, die Reparatur des Klagsfahrzeuges in einer

Fachwerkstätte durchführen zu lassen. Bei einer Reparatur unter Verwendung von Neuteilen wären Reparaturkosten von zumindest € 10.205,60 (inklusive Umsatzsteuer) zu erwarten. Der Wiederbeschaffungswert des Klagsfahrzeuges betrug € 8.300,--. Das Klagsfahrzeug wies einen Tachostand von 136.519 km auf und war sieben Jahre alt. Für das Klagsfahrzeug wäre ein Restwert von € 2.710,-- erzielbar gewesen (Beilage./3). Die Firma Software Tuning Automobile erstattete für die Behebung des Schadens am Klagsfahrzeug einen Kostenvoranschlag in Höhe von € 8.733,-- inklusive Umsatzsteuer. Dabei handelt es sich um eine so genannte Zeitwertreparatur, welche die Klägerin beabsichtigt, an ihrem Fahrzeug durchführen zu lassen.

Am Beklagtenfahrzeug wurde der linke vordere Kotflügel im vorderen Seitenbereich, der linke Scheinwerfer und der linke Seitenbereich der vorderen Stoßstangenverkleidung streifend eingedrückt beziehungsweise nach vorne zu geknickt. Der Erstbeklagte ließ den Schaden am Beklagtenfahrzeug in einer Fachwerkstätte reparieren, wofür er angemessene Reparaturkosten in Höhe von € 9.022,97 inklusive Umsatzsteuer bezahlte.

Der Klagevertreter forderte die zweitbeklagte Partei vor dem 11.8.2011 auf, der Klägerin die Reparaturkosten von € 8.733,-- zu ersetzen. Dass eine über 12.8.2011 hinaus gehende Zahlungsfrist eingeräumt wurde, kann nicht festgestellt werden, ebenso wenig, dass diese Aufforderung auch den Anspruch auf Ersatz von Generalunkosten enthielt. Mit email vom 11.8.2011 (Beilage ./D) erklärte die Zweitbeklagte ihr Einverständnis, der Schaden der Klägerin auf Basis einer Zeitwertreparatur laut Kostenvoranschlag über € 8.733,- abzuwickeln, dies allerdings ausgehend von einer Verschuldensteilung zu 50 %.

Zu diesem Sachverhalt gelangte das Gericht hinsichtlich der Ausgestaltung der Unfallstelle durch die Einsichtnahme in die vom verkehrstechnischen Sachverständigen angefertigten maßstabsgetreuen Pläne Beilage./I und Beilage./II. Der Unfallhergang erwies sich insoweit als unstrittig, als beide Fahrzeuglenker angaben, das Klagsfahrzeug hätte sich der Unfallstelle hinter dem Beklagtenfahrzeug fahrend genähert und das Beklagtenfahrzeug wäre vor dem Linksabbiegen zum Stillstand gebracht worden. Nach den Angaben beider Fahrzeuglenker

wäre das Beklagtenfahrzeug dann etwa 1,8 Meter bis zur Kollision weit gefahren, sodass der verkehrstechnische Sachverständige nachvollziehbar darlegte, dass es für den Klagsfahrzeuglenker ab Erkennbarkeit des Losfahrens des Beklagtenfahrzeuges nicht möglich war, eine vor der Kollision wirksame Abwehrhandlung zu setzen. Der Sachverständige zeigte zudem überzeugend auf, dass das Klagsfahrzeug, anders als vom Zeugen Christian Koch angegeben, in größerem Abstand zum Beklagtenfahrzeug gefolgt sein musste. Wäre das Klagsfahrzeug nur wenige Autolängen hinter dem Beklagtenfahrzeug gefahren, hätte das Klagsfahrzeug das Beklagtenfahrzeug längst passieren müssen, wenn dieses angehalten und sodann 1 bis 2 Sekunden im Stillstand verblieben wäre. Es ergibt sich aus den Berechnungen des Sachverständigen, dass das Klagsfahrzeug, während das Beklagtenfahrzeug im Stillstand war, sich dem Beklagtenfahrzeug in einem Abstand von etwa 29 bis 39 Meter näherte und dabei durchwegs im Sichtbereich des Beklagtenfahrzeuglenkers war, hätte dieser tatsächlich, wie von ihm behauptet, über die Spiegel seines Fahrzeuges zurück geblickt. Es ist daher davon auszugehen, dass der Erstbeklagte, entgegen seiner Behauptung, vor dem Losfahren nach links, dem allenfalls nachfolgenden Verkehr keine Beachtung schenkte. Vermutlich blickte der Erstbeklagte vor dem Ausscheren zum Vorbeifahren an dem in zweiter Spur angehaltenen LKW zurück und unterlag in der Folge der Fehleinschätzung, dass sich so schnell kein Fahrzeug von hinten nähern konnte. Das Anhalten vor dem Einbiegen erachtete der Erstbeklagte offenbar bloß deswegen für erforderlich, weil die Sicht nach vorne durch einen weiteren in zweiter Spur angehaltenen LKW behindert war, weshalb er sicher gehen wollte, dass sich im Zuge des Linkseinbiegens kein Gegenverkehr näherte. Die somit widerlegte Behauptung des Erstbeklagten, wonach er unmittelbar vor dem Losfahren aus der Stillstandsposition in den linken Außenspiegel und in den Innenspiegel geblickt hätte, dort jedoch kein nachfolgendes Fahrzeug zu erkennen gewesen wäre, beeinträchtigt die Glaubwürdigkeit seiner Aussage erheblich, weshalb ihm auch hinsichtlich des Betätigen des linken Fahrtrichtungsanzeigers vor Erreichen der Stillstandsposition und der exakten Anhalteposition in Bezug auf die Fahrbahnbreite nicht gefolgt werden konnte. Aber auch die Aussage des Zeugen  erwies sich nicht

als völlig nachvollziehbar, dies im Hinblick auf den der Annäherung an die Unfallstelle zum Beklagtenfahrzeug eingehaltenen Tiefenabstand und das sich daraus ergebende Ausscheren des Klagsfahrzeuges zum Vorbeifahren am Beklagtenfahrzeug unmittelbar hinter dem Beklagtenfahrzeug. Mangels völlig überzeugender Unfalldarstellungen mussten daher Feststellungen über das Aufleuchten des Blinkers am Beklagtenfahrzeug und dessen exakte Stillstandsposition offen gelassen werden, da diesbezüglich auch das verkehrstechnische Sachverständigengutachten nicht weiter zu helfen vermochte. Hingegen konnte der Sachverständige aufgrund der Beschädigungen an den beiden Fahrzeugen auf eine Kollisionslösegeschwindigkeit des Klagsfahrzeuges von 50 km/h schließen, was mit den Angaben des Klägers, wonach er aus einer Geschwindigkeit von etwa 30 bis 40 km/h beschleunigte, vereinbar ist. Auch wenn das Beklagtenfahrzeug mit der rechten Seite, wie vom Erstbeklagten angegeben, unmittelbar an der Begrenzung des Mehrzweckstreifens stand und nicht in diesen hinein ragte, verblieb unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite von rund 5 Metern zwischen den beidseitigen Mehrzweckstreifen und der Breite der Fahrzeuge noch ausreichend Platz von rund 1,37 Meter, sodass der Klagsfahrzeuglenker, wie von ihm behauptet, noch innerhalb des für den PKW-Verkehr bestimmten Fahrbahnbereiches unter Einhalten eines Seitenabstandes von einem Meter am Beklagtenfahrzeug vorbei fahren hätte können, wäre dieses im Stillstand verblieben. Dazu passt auch, dass das Beklagtenfahrzeug im Schräglinkszug zum Einbiegen bis zur Kollision noch etwa 1,8 Meter zurücklegte. Die Aussage des Zeugen  wonach er das Beklagtenfahrzeug mit einem Seitenabstand von etwa einem Meter passiert hätte, wäre dieses im Stillstand verblieben, erweist sich sohin als nachvollziehbar.

Bei der Schadensbeschreibung folgte das Gericht den Ausführungen des verkehrstechnischen Sachverständigen. Dieser bestätigte auch die im Besichtigungsbericht Beilage./C ausgewiesenen Werte hinsichtlich der zu erwartenden Reparaturkosten und des Wiederbeschaffungswertes. Die von Klagsseite beanspruchten Reparaturkosten laut Kostenvoranschlag von € 8.733,- qualifizierte der Sachverständige als Zeitwertreparatur, womit eine Reparatur unter Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen gemeint ist. Dass die

Klägerin beabsichtigt, eine derartige Reparatur durchführen zu lassen, geht schon aus der Einholung des Kostenvoranschlages Beilage./B hervor. Die Reparaturrechnung Beilage./4 über die Behebung des Schadens am Beklagtenfahrzeug konnte vom Sachverständigen nicht näher überprüft werden. Sie erscheint dem Gericht als unbedenklich und es liegen keine der Annahme der Angemessenheit dieser Reparaturrechnung entgegen stehende Beweisergebnisse vor. Zudem weist sie den Vermerk "bezahlt" auf, weshalb festzustellen war, dass der Erstbeklagte angemessene Reparaturkosten in dieser Höhe zur Behebung des Schadens an seinem Fahrzeug bezahlte.

Aus der E-Mail der zweitbeklagten Partei vom 11.8.2011 (Beilage./D) geht hervor, dass der Klagevertreter die zweitbeklagte Partei zuvor aufforderte, Reparaturkosten in Höhe von € 8.733,- zu ersetzen. Eine über den 12.8.2011 hinaus gehende Zahlungsfrist kann daraus nicht abgeleitet werden, ebenso wenig, dass auch Generalunkosten gefordert wurden. Dem Schreiben ist weiters zu entnehmen, dass die zweitbeklagte Partei eine Zeitwertreparatur in Höhe des Kostenvoranschlages von € 8.733,- als in Ordnung befand, jedoch unter Zugrundelegung einer Verschuldensteilung nur 50 % davon ersetzen wollte.

Bei der rechtlichen Beurteilung ist von den §§ 11 und 12 StVO auszugehen. Demnach darf der Lenker eines Fahrzeuges die Fahrtrichtung nur ändern, nachdem er sich davon überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist. Er hat die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung oder den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenützer auf den angezeigten Vorgang einstellen können. Beabsichtigt der Fahrzeuglenker nach links einzubiegen, so hat er das Fahrzeug, nachdem er sich davon überzeugt hat, dass niemand zum Überholen angesetzt hat, auf den der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung zu lenken. Nach ständiger Rechtsprechung hat der Fahrzeuglenker auch bei Vorhandensein nur eines Fahrstreifens für seine Fahrtrichtung, wenn er beabsichtigt, nach links einzubiegen, möglichst nahe an die Fahrbahnmitte heran zu fahren. Nur wer seine Absicht, nach links einzubiegen, rechtzeitig anzeigt, sich im Sinne dieser Absicht nach links

einordnet und dabei seine Fahrgeschwindigkeit herab setzt, muss sich bei Beginn des Abbiegemanövers nicht nochmals davon überzeugen, ob er nicht vorschriftswidrig überholt werde. Ob der Beklagtenfahrzeuglenker seine beabsichtigte Fahrtrichtungsänderung in Form eines Linkseinbiegens durch Betätigen des linken Blinkers rechtzeitig anzeigte, konnte nicht festgestellt werden. Jedenfalls ordnete er sich nicht gänzlich zur Fahrbahnmitte hin ein und er bog sodann auch nicht in einem Zug nach links ein, vielmehr hielt er das Beklagtenfahrzeug vor dem Linkseinbiegen an und verblieb mit diesem ein bis zwei Sekunden im Stillstand. Dabei verabsäumte er es, sich vor dem Losfahren durch Blicke in den linken Außenspiegel beziehungsweise in den Innenspiegel davon zu überzeugen, dass ein solches Linkseinbiegen nachfolgende, allenfalls bereits zum Vorbeifahren ansetzende Verkehrsteilnehmer gefährden oder behindern könnte. Ansonsten hätte er das sich von hinten nähernde Beklagtenfahrzeug wahrnehmen und durch Verbleiben im Stillstand die Kollision verhindern können. Hingegen ergab das Beweisverfahren kein Verschulden des Klagsfahrzeuglenkers. Es ist ihm weder das Einhalten einer überhöhten Geschwindigkeit, noch eine verspätete Reaktion vorzuwerfen. Sein Fahrverhalten ist zudem auch nicht als Überholen des Beklagtenfahrzeuges zu qualifizieren, welches aber unter Einhaltung eines Seitenabstandes von rund einem Meter auch zulässig gewesen wäre. Da das Beklagtenfahrzeug angehalten wurde, handelte es sich bei dem Fahrmanöver des Klagsfahrzeuges um ein Vorbeifahren im Sinne des § 17 StVO. Dieses war zulässig, da entgegen kommende Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert wurden, der Klagsfahrzeuglenker einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhielt und das Vorbeifahren durch Betätigen des linken Fahrtrichtungsanzeigers auch ankündigte. Aus Sicht des Beklagtenfahrzeuglenkers lag keine unklare Verkehrssituation vor. Das Beklagtenfahrzeug hatte im rechten Fahrbahnbereich angehalten. Wenn an diesem der linke Fahrtrichtungsanzeiger eingeschaltet war, was allerdings offen gelassen werden musste, hätte der Klagsfahrzeuglenker darauf vertrauen dürfen, dass der Lenker des Beklagtenfahrzeuges nicht unmittelbar vor dem zum Vorbeifahren ansetzenden Klagsfahrzeug nach links losfahren würde. Er konnte davon ausgehen, dass der Beklagtenfahrzeuglenker vor dem Losfahren auch die Verkehrssituation hinter dem Beklagtenfahrzeug beachten und dementsprechend

das Vorbeifahren des Klagsfahrzeuges abwarten würde. Es liegt somit Alleinverschulden des Beklagtenfahrzeuglenkers am Zustandekommen des gegenständlichen Verkehrsunfalls vor, weshalb die beklagten Parteien zu verpflichten waren, der klagenden Partei den ihr durch diesen Verkehrsunfall zugefügten Schaden zu ersetzen. Die erstbeklagte Partei haftet als Lenker aufgrund ihres Verschuldens und als Halter des Beklagtenfahrzeuges, die zweitbeklagte Partei als dessen Haftpflichtversicherer. Stellt man den Wiederbeschaffungswert des Klagsfahrzeuges vor dem gegenständlichen Verkehrsunfall von € 8.300,-- in Relation mit dem bei einer fachgerechten Reparatur mit neuen Ersatzteilen zu erwartenden Reparaturkosten von € 10.205,60, bedeutet dies, dass am Klagsfahrzeug ein Totalschaden eingetreten ist. In einem solchen Fall wird dem Geschädigten nach ständiger Rechtsprechung lediglich der Wiederbeschaffungswert, abzüglich des Restwertes des Fahrzeuges zugesprochen. Grundsätzlich steht das Schadenersatzrecht jedoch auf dem Prinzip der Naturalrestitution. Der Geschädigte soll so gestellt werden, wie er ohne das schädigende Ereignis da stünde. Die von der Klägerin beabsichtigte Zeitwertreparatur entspricht diesem Prinzip, da es nicht einzusehen ist, warum bei einem bereits sieben Jahre alten Kraftfahrzeug mit hoher Kilometerleistung anstelle der beschädigten alten Teile, nunmehr neuwertige Ersatzteile eingebaut werden sollen. Eine Wiederherstellung in den vorigen Zustand wird viel eher dadurch erreicht, dass bei der Reparatur gebrauchte Teile verwendet werden, wodurch der Zustand des Fahrzeuges nach erfolgter Reparatur eher jenem vor Eintritt des Schadens entspricht, als wenn Neuteile verwendet werden. Es erscheint daher keinesfalls angebracht, wenn eine solche Zeitwertreparatur möglich und vom Geschädigten beabsichtigt ist, den Geschädigten auf eine Totalschadensablöse zu beschränken. Zudem hat die zweitbeklagte Partei mit ihrer Mail vom 11.8.2011 den Anspruch der klagenden Partei auf Durchführung einer Zeitwertreparatur bereits zugestanden. Der Klägerin ist daher ein Schaden in Höhe von € 8.783,--, der sich aus € 8.733,-- an fiktiven Reparaturkosten und € 50,-- an Generalunkosten zusammensetzt, zuzusprechen, dies zuzüglich von Zinsen in gesetzlichem Ausmaß von 4 % ab 13.8.2011 aus den Reparaturkosten und ab Klageeinbringung auch aus den Generalunkosten. Die

aufrechnungsweise eingewendete Gegenforderung war bis zur Höhe der Klagsforderung als nicht zu Recht bestehend auszuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 43 Abs.2 ZPO, da das Unterliegen mit € 20,- an Generalunkosten und eines geringen Teils des Zinsenbegehrens als geringfügig im Sinne dieser Bestimmung anzusehen ist und deren Geltendmachung keinen gesonderten Aufwand verursachte. Es wurden keine Einwendungen gegen das Kostenverzeichnis der klagenden Partei erhoben, welches auch keine offensichtlichen Unrichtigkeiten aufweist.

Bezirksgericht Donaustadt
Abteilung 20, am 22. Juni 2012

Dr. Christian Wolf, Richter

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
die Leiterin der Geschäftsabteilung

