



ANGEKUNDIGT 26. 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 [REDACTED] 1220 Wien, [REDACTED] vertreten durch Mag. Ulrich Seamus Hiob, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagten Parteien 1. [REDACTED] 1210 Wien, [REDACTED] und 2. [REDACTED] Aktiengesellschaft, [REDACTED], [REDACTED] beide vertreten durch Mag. [REDACTED] 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 [REDACTED] [REDACTED] gelenkte PKW Hyundai Santa Fe mit dem Kennzeichen W-[REDACTED] (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-[REDACTED] (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 gegenüber liegende Einfahrt einzubiegen. Er hätte unmittelbar vor dem Einbiegen in den Innenspiegel und in den linken Außenspiegel geblickt, jedoch kein Fahrzeug wahrnehmen können, sodass er den Einbiegevorgang begonnen hätte. Etwa ein bis zwei Sekunden nach dem Losfahren aus der Stillstandsposition, sei es mit dem sich von hinten nähernden Klagsfahrzeug zur Kollision gekommen. Das Klagsfahrzeug sei gegen die linke vordere Seite des Beklagtenfahrzeuges gefahren, danach mit einem weiteren auf der linken Straßenseite abgestellten PKW kollidiert und sodann gegen einen auf der rechten Straßenseite stehenden LKW geschleudert worden. Der Klagsfahrzeuglenker hätte eine weit überhöhte Geschwindigkeit eingehalten und das Beklagtenfahrzeug sowie dessen Einbiegevorgang offensichtlich übersehen. Er hätte beim Überholen des Beklagtenfahrzeuges einen zu geringen Sicherheitsabstand zu diesem eingehalten. Zudem hätte für den Klagsfahrzeuglenker eine unklare Verkehrssituation bestanden, weshalb er die Geschwindigkeit des Klagsfahrzeuges reduzieren hätte müssen, um gefahrlos am Beklagtenfahrzeug vorbei fahren zu können. Den Klagsfahrzeuglenker treffe daher jedenfalls das alleinige oder überwiegende Mitverschulden am Zustandekommen des gegenständlichen Verkehrsunfalls. Das Beklagtenfahrzeug sei an der linken vorderen Front und seitlich beschädigt worden. Der Erstbeklagte hätte für die Reparatur € 9.022,97 aufwenden müssen. 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 Höhe nach bestritten.

Das Gericht nahm Beweis auf durch Einsichtnahme in maßstabsgetreue Pläne 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 [REDACTED], letztlich durch Einholung eines verkehrstechnischen Sachverständigengutachtens (Gutachten des Sachverständigen 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 maßstabgetreuen 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