

Haftung bei Kreuzungsunfall: Kollision eines Fahrzeugs des bei Grünlicht anfahrenen Querverkehrs mit einem zu langsam fahrenden Kreuzungsräumer

Leitsatz

Eine alleinige Haftung des Fahrzeugführers kommt auch dann in Betracht, wenn dieser an einer mit Lichtzeichenanlage geregelten Kreuzung zwar bei Grünlicht in die Kreuzung einfährt, es aber zu einer Kollision mit dem Querverkehr kommt, der ebenfalls bei Grünlicht in die Kreuzung gefahren ist, weil der Fahrzeugführer die Kollision durch unangemessene langsame Räumung der Kreuzung verursacht hat und der Unfall für den anderen Fahrer nicht vermeidbar war.

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 20.224,07 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus Euro 17.600,00 ab dem 06.11.2016 und im Übrigen ab dem 12.12.2015 zu zahlen.

2. Die Beklagten werden verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von Euro 597,74 freizustellen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Die Beklagten tragen die Kosten des Rechtsstreits als Gesamtschuldner.

5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar

Beschluss

Der Streitwert wird gemäß § 63 Abs. 2 GKG auf 20.339,67 € festgesetzt.

Tatbestand

- 1 Die Parteien streiten um Schadensersatz wegen eines Verkehrsunfalls.

- 2 Der Kläger befuhr mit seinem Fahrzeug Mini, amtliches Kennzeichen HD -, am 22.10.2015 gegen 18:30 Uhr die S. Landstraße (B 37) in Heidelberg in Richtung in N..
- 3 An der durch Lichtzeichenanlage geregelten Einmündung des H. Wegs in die S. Landstraße kam es zu einer Kollision mit dem vom Beklagten zu 1 gesteuerten Fahrzeug Honda, amtliches Kennzeichen LB -, welches der Firma B. gehört. Der Beklagte zu 1 war zuvor aus der Einmündung in Richtung Heidelberg Zentrum auf die S. Landstraße aufgefahren. Die Fahrzeuge sind dabei frontal mit starkem Versatz jeweils an der vorderen linken Ecke aufeinandergeprallt. Auf das Lichtbild Aktenseite 67 oben wird Bezug genommen.
- 4 Im Fahrzeug der Beklagtenseite befanden sich neben dem Beklagten zu 1 als Fahrzeugführer dessen Berufskollegen B. G. und D. B..
- 5 Der Kläger behauptet,
- 6 er habe die Lichtzeichenanlage an der Einmündung des H. Wegs bei Grünlicht passiert. Der Beklagte zu 1 sei bei Rotlicht losgefahren. Der Beklagte zu 1 habe den Unfall ausschließlich allein verschuldet, da dieser jedenfalls in die Kreuzung äußerst langsam hineingefahren sei. Wäre der Beklagte zu 1 bei Grünlicht mit angemessener Geschwindigkeit in den Kreuzungsbereich eingefahren, hätte er diesen bei Eintreffen des klägerischen Fahrzeugs bereits verlassen haben müssen. Für den Kläger sei der Unfall unvermeidbar gewesen.
- 7 Der Wiederbeschaffungswert für sein Fahrzeug sei vom Sachverständigen S. mit 20.800,00 € zutreffend ermittelt worden, da dieser die vom Kläger vorgenommenen Umbauten zutreffend gewürdigt habe. Der Erlös für das Altfahrzeug sei zutreffend angenommen worden (Anl. K 9). Außerdem seien Kosten für ein Kurzzeitkennzeichen und ein 3-D Kennzeichen angefallen. Die Beklagten hätten zudem Nutzungsausfall für 16 Tage zu erstatten. Hinzu kämen die Kosten des Sachverständigengutachtens und die Abschleppkosten zuzüglich einer Kostenpauschale, so dass ein Gesamtbetrag von 20.339,27 € zu ersetzen sei.
- 8 Der Kläger beantragt:
- 9 1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger Euro 20.339,67 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus Euro 17.600,00 ab dem 06.11.2016 und im Übrigen ab dem 12.12.2015 zu bezahlen.

- 10 2. Die Beklagten werden verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von Euro 597,74 freizustellen.
- 11 Die Beklagten beantragen
- 12 Klagabweisung.
- 13 Die Beklagten behaupten,
- 14 der Beklagte zu 1 habe an der Einmündung des H. Wegs in Richtung Heidelberg Zentrum an der Lichtzeichenanlage auf Grünlicht gewartet. Bei grün sei der Beklagte zu 1 losgefahren. Beim Einbiegen in die B 37 hätten die stadtauswärts fahrenden Fahrzeuge vor der Ampel noch gestanden. Die Fahrspur in Richtung Heidelberg sei frei gewesen. Der Kläger könne kein Grünlicht gehabt haben. Er sei mit sehr hoher Geschwindigkeit unterwegs gewesen.
- 15 Der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs des Klägers sei vom Sachverständigen falsch ermittelt worden, da es nicht zulässig sei, den Preis eines Grundfahrzeugs zu Grunde zu legen und den Wert der Eigenanbauten durch den Kläger hinzuzurechnen. Der Restwert des Fahrzeugs wird ebenfalls bestritten. Die geltend gemachten Zulassungskosten und Kennzeichenkosten seien nicht plausibel. Der Nutzungsausfall für 16 Tage sei ebenfalls nicht nachvollziehbar, da das Kurzzeichen bereits vom 05.11.2015 stamme.
- 16 Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die vorbereitenden Schriftsätze nebst Anlagen in den Akten Bezug genommen.
- 17 Das Gericht hat den Kläger und den Beklagten zu 1 persönlich informatorisch zum Unfallgeschehen angehört. Auf die Sitzungsniederschrift vom 07.04.2016 (As. 51 ff.) wird Bezug genommen.
- 18 Darüber hinaus wurde gemäß Beschluss vom 12.05.2016 (As. 77) durch Vernehmung der Zeugen K., B. und G. sowie Erstattung eines Sachverständigengutachtens durch Dipl.-Ing. A. P. Beweis erhoben. Auf die Sitzungsniederschrift vom 15.09.2016 (As. 131) wird Bezug genommen. Der Ampelschaltplan für die betroffene Kreuzung wurde bei der Stadt Heidelberg erhoben (As. 93 ff.).

Entscheidungsgründe

I.

- 19 Die zulässige Klage hat überwiegend Erfolg. Der Kläger kann gemäß §§ 7, 17, 18 StVG i.V.m. § 115 VVG Schadenersatz für den bei dem Verkehrsunfall vom 22.10.2015 erlittenen Schaden von den Beklagten als Gesamtschuldnern verlangen.
- 20 1. Der Schadensersatzanspruch des Klägers ist weder gemäß § 7 Abs. 2 StVG wegen Vorliegens höherer Gewalt noch gemäß § 17 Abs. 3 StVG wegen eines für den Beklagten zu 1 unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen.
- 21 2. Die Schäden am Fahrzeug des Klägers sind beim Betrieb des Kraftfahrzeugs, welches der Beklagte zu 1 geführt hatte und welches bei der Beklagten zu 2 versichert ist, aufgetreten. Sind mehrere Fahrzeuge und Fahrzeughalter beteiligt beurteilt sich die Verteilung der Haftung gemäß § 17 Abs. 1, 2 StVG nach den Verursachungsanteilen. Bei der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG ist entscheidend, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Berücksichtigt werden dürfen insoweit nur bewiesene oder unstrittige Tatsachen.
- 22 Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist auf der Grundlage der Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. P. davon auszugehen, dass der Kläger zwar nicht beweisen konnte, dass der Beklagte zu 1 bei Rotlicht in die Kreuzung eingefahren ist. Allerdings vermochte auch die Beklagtenseite nicht nachzuweisen, dass der Kläger selbst bei Rotlicht in die Kreuzung eingefahren war. Vielmehr ist nach den Ausführungen des Sachverständigen auf der Grundlage der von ihm erhobenen Daten und den Angaben der Parteien und der Zeugen plausibel, dass beide beteiligte Fahrzeuge bei Grünlicht die jeweilige Haltelinie überfahren haben.
- 23 Der Sachverständige hat dazu ausgeführt, dass für den Kläger die Lichtzeichenanlage mit der Nr. 4 (bzw. K4) und für den Beklagten zu 1 die Anlage mit der Nr. 2 (bzw. K2) gemäß dem Plan zum Ampelschaltplan (As. 97) maßgeblich ist. Die Lichtzeichenanlage ist so programmiert, dass sie möglichst den beiden Hauptrichtungen, mithin auch der Lichtzeichenanlage mit der K4 freie Fahrt gewährt. Die Lichtzeichenanlage K2 erhält nur auf Anforderung über einen Signalgeber Grünlicht. Für die Umschaltung zwischen den einzelnen Ampelphasen ist dabei der Phasenplan gemäß Aktenseite 103 maßgeblich. Für die hier betroffene Situation ist der Übergang von Phase 2 zu Phase 4 bzw. auch Phase 3 zu Phase 4 maßgeblich, wonach die Ampelanlage für den Beklagten zu 1 mit der Nr. K2 Grünlicht erhält und im Anschluss wieder die Hauptrichtung für den Kläger mit der Ampelanlage Nr. K4 Grünlicht erhält. Die Schaltzeiten für diese Phasenübergänge sind in der Übersicht As. 107 und 109 dargestellt. Beispielhaft ergibt sich eine Schaltphase aus dem Ausdruck zu As. 101 für den Unfallzeitpunkt, wobei nach den Ausführungen des Sachverständigen die Länge der Grünphasen, die verkehrsabhängig geschaltet sind, für den Unfallzeitpunkt nicht sicher nachvollzogen werden kann.

- 24 Daraus ergibt sich nachvollziehbar, dass die Schutzzeiten bei den beschriebenen Phasenübergängen 4-5 Sekunden betragen. Das bedeutet, dass zwischen dem Schalten auf Gelblicht an der Ampel K2 und dem Schalten auf Grünlicht an der Ampel K4 max. 5 Sekunden liegen. Wie lange die Ampelanlage K2 für den Beklagten zu 1 und gegebenenfalls nachfolgende Fahrzeug Grünlicht gezeigt hat, lässt sich nicht rekonstruieren, da dies von der Anzahl der wartenden Fahrzeuge abhängt, die über den Signalgeber mit der Bezeichnung D2 registriert werden.
- 25 Aufgrund der Angaben des Zeugen K., der hinter dem Fahrzeug des Klägers fuhr, kann davon ausgegangen werden, dass der Kläger die Ampelanlage K4 bei Grünlicht, allerdings mit sogenanntem fliegenden Start überquert hat. Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschritten hatte, konnte weder der Sachverständige finden, noch hat der Zeuge K. solches angegeben. Auch die Schilderungen der Zeugen G. und B. lassen einen Schluss auf eine überhöhte Geschwindigkeit des Klägers nicht zu. Der Sachverständige hat unter Zugrundelegung dieser Annahmen eine computergestützte Rekonstruktion des Unfallgeschehens durchgeführt. Dabei konnte er feststellen, dass die Angaben der Zeugen plausibel in Übereinstimmung mit der von ihm gefundenen Simulation gebracht werden können, wenn für das Fahrzeug des Klägers eine Kollisionsgeschwindigkeit von etwa 30-35 km/h und für den Honda des Beklagten zu 1 von 5 bis max. 7,5 km/h angenommen wird. Wäre der Beklagte zu 1 mit seinem Fahrzeug das einzige wartende Fahrzeug der Ampelanlage K2 gewesen, hätte die Grünphase dort nur etwa 3 Sekunden gedauert. Der Sachverständige hat plastisch ausgeführt, dass sich dann nachvollziehen lasse, dass bei langsamer Einfahrt des Beklagten und einer Zeitdauer von 8 Sekunden bis zum Kollisionort die Ampel für den Kläger bereits wieder Grünlicht gezeigt haben müsste. Unfallursächlich ist demnach geworden, dass der Beklagte zu 1 eine sehr langsame Geschwindigkeit einhielt und eine flache Fahrkurve zum Einbiegen in die rechte Geradeauspur beschrieb. Wäre der Beklagte zu 1 mit einer üblichen normalen Beschleunigung von $1,5-2 \text{ m/s}^2$ losgefahren, wäre die Kollision vermieden worden. Ebenso wäre diese nach den Ausführungen des Sachverständigen vermieden worden, wenn der Beklagte zu 1 stärker nach rechts eingeschlagen hätte und keine flache Fahrkurve beschrieben hätte, die so aufgrund der Unfallendstellung anzunehmen ist. Das lässt sich auch mit den informativen Angaben des Beklagten zu 1 in Einklang bringen. Dieser gab an, dass er mit etwa 5-10 km/h in die Kreuzung hineingefahren sei. Zwar sei ihm die Fahrstreifensignalisierung auf dem Hinweg aufgefallen. Bei Einfahrt in den Kreuzungsbereich sei dann die Situation aber so unübersichtlich gewesen, da keine Fahrbahnmarkierungen für die zu nehmende Fahrspur vorhanden gewesen seien, dass er etwas verlangsamt habe. Der Beklagte zu 1 war der Meinung, dass er bei der Kollision eher gegen 5 km/h schnell gewesen sei als schneller. Das kann ebenfalls als plausibel angesehen werden, da sich auf der vom Beklagten zu 1 zu nehmenden Fahrspur keine entsprechenden Fahrbahnmarkierungen befinden. Für eine besonders langsame Einfahrtgeschwindigkeit des Beklagten zu 1 spricht auch die Angabe des Zeugen G., wonach der Beklagte zu 1 zwar eine einheitliche Fahrbewegung bis zur Kollision durchgeführt habe, die Geschwindigkeit jedoch unteres Schrittempo gewesen sei. Bei der Polizei hatte der Zeuge dazu angegeben, dass sie praktisch in die Kreuzung gekrochen seien (Bl. 37 der Ermittlungsakte). Der Zeuge B. hat zwar keine besondere Verzögerung beim Anfahren bemerkt und war der Auffassung, dass der Beklagte zu 1 mit etwa 10 - 20 km/h in die Kreuzung eingefahren sei. Doch kann allein mit dieser Angabe nicht davon ausgegangen werden, dass der Beklagte zu 1 doch eine angemessene und übliche Geschwindigkeit eingehalten hat. Der Zeuge saß auch hinten rechts und konnte daher das Geschehen vor dem Fahrzeug nicht uneingeschränkt beobachten. Es gibt auch keine Hinweise darauf, dass sich hinter dem Fahrzeug des Beklagten zu 1 noch weitere Fahrzeuge befanden, die zu einer längeren Grünphase an der Ampelanlage K2 geführt haben könnten.
- 26 Nach den plausiblen und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen lässt sich daher das Unfallgeschehen nach den Schilderungen der Zeugen und Parteien zwanglos mit der

erstellten Unfallsimulation des Sachverständigen in Einklang bringen.

- 27 Damit ist festzustellen, dass der Beklagte zu 1 zwar nicht bei Rotlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren ist, dass er aber für die Strecke von etwa 30 m bis zum Kollisionsort keine angemessene Geschwindigkeit eingehalten hat, um die Kreuzung zügig zu räumen. Zwar sind durch die Straßenverkehrsordnung keine verbindlichen Geschwindigkeiten insoweit festgelegt worden. Allerdings ist nach dem allgemeinen Rücksichtnahmegrundsatz gemäß § 1 Abs. 1 StVO davon auszugehen, dass der Kreuzungsbereich zügig zu räumen ist, um den alsbald Grünlicht erhaltenden Querverkehr nicht unnötig zu behindern. Wenn der Beklagte zu 1 mit einer Geschwindigkeit im Mittel von 10 km/h bis zum Kollisionsort gefahren wäre, hätte er für diese Strecke 10,8 Sekunden benötigt. Er kann daher im Mittel nur geringfügig schneller gewesen seien. Diese Geschwindigkeit muss jedoch als zu langsam angesehen werden. Rechtfertigungsgründe, wie etwa Hindernisse oder Ähnliches sind nicht erkennbar. Dass die Straßenmarkierung unübersichtlich ist, kann einen Rechtfertigungsgrund insoweit nicht darstellen, da der Beklagte zu 1 unabhängig davon gehalten gewesen wäre, äußerst rechts zu fahren, § 2 Abs. 2 StVO. Wenn der Beklagte zu 1 allein diesen Grundsatz beherzigt hätte, wäre die Kollision vermieden worden.
- 28 Für den Kläger war die Kollision nach den Ausführungen des Sachverständigen wiederum nicht vermeidbar. Bei der von diesem eingehaltenen Geschwindigkeit war ihm bei erster Reaktionssaufforderung, als das Fahrzeug des Beklagten zu 1 die Trennlinie zwischen der mittleren, vom Kläger befahrenen, Spur und der rechten Spur überschritt, nicht mehr möglich, den Zusammenprall zu vermeiden. Anlass für den Kläger, hier besonders langsam zu fahren, bestand nicht, da für diesen die Kreuzung nicht sonderlich unübersichtlich war oder mit Nachzügeln auf der Kreuzung hätte gerechnet werden müssen. Auch ein sogenannter Idealfahrer hätte daher die Kollision nicht vermieden.
- 29 Der Verkehrsverstoß des Beklagten zu 1, indem er zu langsam und in zu flacher Kurve abgebogen ist, hat sich auch nach den Ausführungen des Sachverständigen auf unfallursächlich ausgewirkt, da ohne diese Umstände die Kollision vermieden worden wäre.
- 30 Bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge tritt die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Klägers hinter den vom Beklagten zu 1 zu vertretenden Verkehrsverstoß zurück, da der Unfall für den Kläger i.S. von § 17 Abs. 3 StVG nicht vermeidbar war.
- 31 3. Die vom Kläger geltend gemachte Schadenshöhe ist nicht zu beanstanden.
- 32 Der Kläger hat den Fahrzeugschaden durch Vorlage des Gutachtens des Prüfzentrums S. vom 30.10.2015 (Anl. K1) hinreichend belegt. Die Angriffe der Beklagtenseite hiergegen tragen bei näherer Betrachtung nicht. Die Beklagten machen geltend, der Sachverständige habe eine

fehlerhafte Methode für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeugs angewendet. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden.

- 33 Der Sachverständige hat dargelegt, dass das Fahrzeug mit der konkreten Ausstattung, die vom Kläger zuvor selbst eingebaut worden war (Eibach Fahrwerk, Remus Sport-Auspuffanlage und Downpipe) am Markt nicht zu erhalten sei. Der Sachverständige hat daher den Wert des Grundfahrzeugs i.H.v. 18.500,00 € zuzüglich des aufgewendeten Betrages von 2.300,00 € für die Umbauten angesetzt. Dies begegnet keinen Bedenken. Auszugehen ist von dem Betrag, der erforderlich ist, um ein vergleichbares Fahrzeug wieder zu beschaffen. Da dieses nach den plausiblen Ausführungen des Sachverständigen aufgrund der individuellen Umbauten am Markt so nicht zu erhalten ist, muss der Kläger zunächst ein vergleichbares Fahrzeug in der Grundausstattung, wie das geschädigte Fahrzeug erwerben und die individuellen Einbauten erneut vornehmen, so dass die Preisermittlung plausibel ist. Dass die vorgenommenen Umbauten nicht vorgelegen hätten, wird von den Beklagten ins Blaue hinein bestritten. Warum der Sachverständige deren Vorliegen dokumentiert und bewertet hat, wenn diese nicht vorgelegen haben sollen, ist nicht ersichtlich. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens muss daher nicht geboten erscheinen.
- 34 Die Kosten des Gutachtens i.H.v. 1.562,47 € (Anl. K2), die Abschleppkosten i.H.v. 425,90 € (Anl. K3) und der Restwert des beschädigten Fahrzeugs von 3.200,00 € (Anl. K9) sind vom Kläger belegt.
- 35 Die Kosten für die Kurzzeitkennzeichen zur Überführung des Fahrzeugs kann der Kläger ebenfalls ersetzt verlangen (12,80 € + 25,00 €, Anl. K4). Bei den Kosten für die endgültige Zulassung kann der Kläger Ersatz für die Gebühr eines Wunschkennzeichens nicht verlangen, da nicht dargelegt wurde, dass bereits bei dem beschädigten Fahrzeug ein solches vorgelegen hatte. Von dem Schadensbetrag sind daher 10,20 € abzuziehen. Es verbleibt damit insoweit noch 117,90 €.
- 36 Die geltend gemachte Nutzungsausfallentschädigung kann vom Kläger nicht bis 09.11.2015 verlangt werden. Das Ersatzfahrzeug wurde mit der Kurzzeitkennzeichen offenbar schon am 05.11.2015 zugelassen. Dass dieses erst am 09.11.2015 genutzt werden konnte, wurde nicht belegt. Der Zeitraum des Nutzungsausfalls beläuft sich daher auf 13 Tage. Der angegebene Tagessatz von 35,00 € nach Gruppe C wurde nicht beanstandet, so dass sich hieraus ein Betrag von 455,00 € ergibt.

37 Die Schadensermittlung ergibt daher:

38

Wiederbeschaffungsaufwand	17.600,00 €
Kosten des Gutachtens	1.562,47 €
Abschleppkosten	425,90 €
Zulassungskosten etc.	155,70 €
Nutzungsausfall	455,00 €
Kostenpauschale	<u>25,00 €</u>
Summe:	20.224,07 €

II.

39 Der Ausspruch über die Verzugszinsen beruht auf §§ 286, 288 Abs. 1, 849 BGB. Die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten können gem. § 288 Abs. 2 BGB ersetzt verlangt werden.

40 Die Kostentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 ZPO.

41 Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.