

Titel:

Unfall mit einem Schienenfahrzeug

Normenketten:

HPfIG § 1 Abs. 2, § 13 Abs. 3, Abs. 4

StVG § 17 Abs. 1, Abs. 2

BOStrab § 16, § 55

StVO § 8 Abs. 1 S. 2 Nr. 1, § 9 Abs. 3 S. 1, § 19 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3 S. 1 Hs. 2, § 37

BGB § 164 Abs. 1, § 249, § 286 Abs. 1, § 823 Abs. 1

Leitsätze:

1. Bei einem Unfall mit einer Straßenbahn ist eine Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge, des jeweiligen Verschuldens, der Betriebsgefahren und aller sonstigen unfallrelevanten Umstände zwischen dem beteiligten PKW und der Straßenbahn gem. §§ 13 Abs. 1, 2, 4 HPfIG, 17 Abs. 1, 2 StVG vorzunehmen. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)

2. Gem. § 13 Abs. 3 HPfIG ist die Verpflichtung zum Ersatz von Schadensersatz nur ausgeschlossen, soweit die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betrieben wird und wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn noch auf einem Versagen ihrer Vorrichtungen beruht. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)

3. Es besteht ein Vorrang von § 19 StVO vor § 37 StVO (vgl. BayObLG BeckRS 2001, 30170092). (Rn. 42) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Straßenbahn, Schienenbahn, unabwendbares Ereignis, Haftungsausschluss, Schadensersatz, Betriebsgefahren, Vorfahrtsverstoß, Stoppsignal, Lichtzeichenanlage, Kreuzungsbereich

Rechtsmittelinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Hinweisbeschluss vom 19.10.2021 – 8 S 5015/21

Fundstelle:

BeckRS 2021, 26045

Tenor

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 4.963,60 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.04.2020 zu bezahlen.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 480,12 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 11.09.2020 zu 19 C 6255/20 zahlen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 26% und die Beklagten als Gesamtschuldner 74% zu tragen.

5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leisten.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 3.384,75 € bis 04.05.2021 und danach auf 6.739,50 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall.

2

Am 01.02.2020, einem Samstag, fuhr die Zeugin mit dem Pkw VW Golf, amtliches Kennzeichen, vom Parkplatz-Anwesen der Hausnummer ... kommend auf die Sie wollte nach links abbiegen. Zuvor musste sie an der rot zeigenden Lichtzeichenanlage auf der Linksabbiegespur anhalten. Für die Rechtsabbieger wechselte dann die Lichtzeichenanlage auf grün.

3

Die ist in beide Richtungen zweispurig ausgebaut, wobei die Fahrbahnen für die jeweiligen Fahrrichtungen durch einen Grünstreifen baulich getrennt sind. Innerhalb dieses Grünstreifens verlaufen parallel zur Fahrbahn in beide Richtungen Straßenbahn-Gleise.

4

Als die Zeugin mit dem klägerischen Pkw nach links in die einfuhr, bemerkte sie, dass sich von rechts aus Osten eine Straßenbahn näherte. Die Beklagte zu 1) betreibt die Straßenbahnen im Raum . Der Beklagte zu 2) war der Straßenbahn-Führer. Im Kreuzungsbereich ist der Grünstreifen durch die Fahrbahn unterbrochen. Die Schienen verlaufen hier innerhalb des Fahrbahn-Bereiches. Außerdem befindet sich dort ein Andreaskreuz aus der Fahrtrichtung der Zeugin Im Kreuzungsbereich musste die Zeugin auf den Fußgänger-Überweg achten, der die quert. Dabei kam es zur Kollision, wobei die Straßenbahn in die rechte Seite des klägerischen Pkw hineinfuhr.

5

Am klägerischen Pkw entstanden Beschädigungen. Am darauffolgenden Montag beauftragte der Kläger ein Schadens-Gutachten. Der Sachverständige ermittelte Reparaturkosten in Höhe von 11.185,81 € (brutto) bei einem Wiederbeschaffungswert von 6500 € und einem Restwert von 1444 €. Außerdem ermittelte der Sachverständige eine Wiederbeschaffungsdauer von 14 Tagen. Das klägerische Fahrzeug hat eine Erstzulassung vom 10.12.2010. Am 25.03.2020 führte der Kläger eine Ersatzbeschaffung aus. Auf die Anlage K8 wird Bezug genommen. Der Sachverständige berechnete dem Kläger Kosten in Höhe von 939,50 € (K3). Außerdem verlangt der Kläger eine Unkostenpauschale in Höhe von 30 €.

6

Mit Rechtsanwalt-Schreiben vom 03.03.2020 (Anlage K2) verlangte der Kläger von der Haftpflichtversicherung der Beklagten zu 1) insgesamt 6739,50 € unter Fristsetzung bis 10.03.2020. Außerdem verlangte er Rechtsanwalt-Kosten in Höhe von 650,34 €. Auf die Rechnung der Anlage K4 wird Bezug genommen.

7

Später verlangte der Kläger mit Schreiben vom 03.09.2020 (Anlage K5) auf Basis einer hälftigen Haftung einen Betrag von 3384,75 € unter Fristsetzung bis 10.09.2020. Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten wurden in Höhe von 403,22 € verlangt, wobei in der Rechnung noch der falsche Mehrwertsteuer-Satz angegeben war. Eine Regulierung erfolgte nicht. Nach der Klageerweiterung verlangte der Kläger zuletzt auf Basis einer vollständigen Haftung der Beklagten den gesamten Schaden.

8

Der Kläger behauptet, er sei Eigentümer des verunfallten Fahrzeugs. Er habe dieses am 02.08.2017 käuflich erworben. Auf die Anlage K7 wird Bezug genommen. Die Zeugin sei bei Grün in den Kreuzungsbereich eingefahren. Sie sei davon ausgegangen, dass die Straßenbahn ein Haltesignal gehabt habe, weil sie selbst grün gehabt habe. Die Kollision sei deshalb darauf zurückzuführen, dass der Beklagte zu 2) ein Haltesignal überfahren habe und den Verkehrsraum nicht ausreichend aufmerksam beobachtet habe. Die Straßenbahn sei ungebremst in das klägerische Fahrzeug geprallt. Die vom Sachverständigen kalkulierten Reparaturkosten bzw. der Wiederbeschaffungswert und der Restwert seien zutreffend. Außerdem habe der Kläger auch einen Nutzungswillen. Ihm stehe Nutzungsausfallentschädigung für 19 Tage zu. Das Fahrzeug sei infolge des Totalschadens nicht nutzbar gewesen. Eine Abtretung der Ansprüche an den Sachverständigen habe nicht erfolgt.

9

Der Kläger ist der Auffassung, die Zeugin habe wegen der grün zeigenden Lichtzeichenanlage Vorrang vor der Straßenbahn gehabt. § 37 Abs. 2 Satz 2 Nummer 1 StVO U gehe § 19 StVO vor.

10

Der Kläger beantragte ursprünglich:

1. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner an den Kläger 3384,75 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 11.03.2020 zu bezahlen.
2. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner an den Kläger als Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten einen Betrag in Höhe von 403,22 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 11.03.2020 zu bezahlen.

11

Zuletzt beantragte er:

1. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner an den Kläger 6739,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 11.03.2020 zu bezahlen.
2. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner an den Kläger als Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten einen Betrag in Höhe von 650,34 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 11.03.2020 zu bezahlen.

12

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

13

Die Beklagten behaupten, der Beklagte zu 2) habe das Signal „freie Fahrt“ gehabt. Er sei bereits mit diesem Signal an der Haltestelle losgefahren. Auch an der Kreuzung sei dieses Signal vorhanden gewesen. Nachdem die Zeugin von links kommend vor der Straßenbahn in den Kreuzungsbereich eingefahren sei, habe er eine Gefahrenbremsung veranlasst. Die Beklagten sind der Auffassung, die Zeugin habe gegen §§ 9 Abs. 3 StVO und gegen § 37 Abs. 2 Satz 2 Nummer 1 StVO verstoßen. Darüber hinaus habe sie den Vorrang der Straßenbahn aufgrund des Andreaskreuzes gemäß § 19 Abs. 1 Nummer 1, Abs. 2 Nummer 1 StVO missachtet. Da sie - unstreitig - erkannt habe, dass die Straßenbahn sich annähere, hätte sie in den Kreuzungsbereich gar nicht einfahren dürfen. Bezüglich der Nutzungsausfallentschädigung hätte der Kläger bereits am Samstag den Sachverständigen beauftragen können und müssen. Außerdem seien die Ansprüche bezüglich der Sachverständigen-Kosten an den Sachverständigen abgetreten worden. Die Unkostenpauschale sei zu hoch. Verzug liege nicht vor, da die Ansprüche nie gegenüber der Beklagten zu 1) oder dem Beklagten zu 2) verlangt worden seien. Die Bezahlung der Rechnung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten sei nicht erfolgt. Außerdem sei der Kläger rechtsschutzversichert, sodass der Anspruch auf die Rechtsschutzversicherung übergegangen sei.

14

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Informatorische Anhörung des Beklagten zu 2) sowie Einvernahme der Zeugen. Außerdem hat das Gericht ein zunächst mündliches Sachverständigengutachten der Sachverständigen erholt. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 03.02.2021 (Bl. 58-82 d.A.) wird Bezug genommen. Im Anschluss hat das Gericht ein ergänzendes schriftliches Sachverständigengutachten erholt. Auf Bl. 85-91 d.A. wird Bezug genommen. Im Anschluss hat das Gericht durch Beschluss vom 01.04.2021 (Bl. 100-103 d.A.) von der Stadt weitere Informationen zur Ampel-/Signalschaltung eingeholt. Zur Erläuterung der Ergebnisse hat das Gericht die Sachverständige erneut mündlich vernommen. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 23.06.2021 (Bl. 131-136 d.A.) wird Bezug genommen.

15

Im Übrigen wird zur Vervollständigung des Tatbestandes auf die wechselseitigen Schriftsätze samt Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

16

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

I.

17

Die Klage ist zulässig. Das AG Nürnberg ist gemäß §§ 20 StVG, 32, 12, 13, 17 ZPO örtlich zuständig. Die sachliche Zuständigkeit wurde infolge rügeloser Einlassung der Beklagten nach der Klageerweiterung begründet.

II.

18

Die Klage ist teilweise begründet. Der Kläger kann von den Beklagten Schadensersatz gemäß § 1 HPfIG, §§ 823 Abs. 1, 249ff BGB i.V.m. § 8 Abs. 1 StVO verlangen.

19

1. Der Kläger ist aktivlegitimiert, da er Eigentümer des PKW VW Golf im Zeitpunkt des Unfalls war. Zum einen hatte er den damaligen Kaufvertrag von 2017 vorgelegt. Anhaltspunkte für eine Finanzierung sind diesem nicht zu entnehmen. Außerdem hatte die Ehefrau des Klägers, die Zeugin bestätigt, dass der Kläger Eigentümer des Fahrzeugs war und dieses weder finanziert noch geleast war. Das Gericht hat an deren Angaben keinerlei Zweifel.

20

2. Die Beklagte zu 1) haftet gemäß § 1 HPfIG.

21

a) Gemäß § 1 Abs. 1 HPfIG ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des entstehenden Schadens verpflichtet, der daraus entsteht, dass bei dem Betrieb einer Schienenbahn eine Sache beschädigt wird. Eine Schienenbahn ist eine dem öffentlichen oder privaten Verkehr dienende Bahn, die Menschen oder Sachen befördern, also von einem Ort zu einem anderen transportieren soll, und deren Transportmittel sich auf oder in Schienen bewegen. Dabei spielt es keine Rolle, mit welcher Kraft die Bahn betrieben wird. Schienenbahnen sind insbes. die Eisenbahn und die elektrische Straßenbahn (Geigel Haftpflichtprozess/Kaufmann Kap. 26 Rn. 3). Betriebsunternehmer ist, wer die Bahn für eigene Rechnung benutzt und wem die Verfügung über den Bahnbetrieb zusteht (BGH VersR 1963, S. 745ff).

22

Dass die Beklagte zu 1) als Betreiberin und Verantwortliche für die streitgegenständliche Straßenbahn als Betriebsunternehmen gilt, ist letztlich unstrittig.

23

b) Dass der Unfall bei Betrieb der Straßenbahn sich ereignete ist ebenfalls unstrittig, nachdem die Straßenbahn regulär Fahrgäste beförderte und ihre normale Fahrtstrecke absolvierte und sich dabei auch motorbetrieben bewegte.

24

c) Ein Haftungsausschluss gemäß § 1 Abs. 2 HPfIG wegen höherer Gewalt scheidet aus. Höhere Gewalt ist ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung nicht vorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln durch die äußerste, vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsinhaber hinzunehmen ist (Geigel aaO, Rn. 29). Das war hier nicht der Fall. Vielmehr sind der klägerische PKW und die Straßenbahn im normalen Straßenverkehr zusammengestoßen.

25

d) Die Haftung ist auch nicht nach § 13 Abs. 3, 4 HPfIG ausgeschlossen. Vielmehr ist eine Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge, des jeweiligen Verschuldens, der Betriebsgefahren und aller sonstigen unfallrelevanten Umstände zwischen dem klägerischen PKW und der Straßenbahn gemäß §§ 13 Abs. 1, 2, 4 HPfIG, 17 Abs. 1, 2 StVG vorzunehmen.

26

Zunächst bleibt festzuhalten, dass über § 13 Abs. 4 HPfIG auch eine gesetzliche Haftung des Halters des klägerischen PKW, also des Klägers, im Rahmen von § 17 Abs. 1, 2 StVG einzubeziehen ist. Ein unvermeidbares Ereignis im Sinne von § 13 Abs. 3 HPfIG für die Beklagte zu 1) bzw. § 17 Abs. 3 StVG für den Kläger lag dabei nicht vor. Denn gemäß § 13 Abs. 3 HPfIG ist die Verpflichtung zum Ersatz von Schadensersatz ausgeschlossen, soweit die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer

öffentlichen Straße betrieben wird und wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn noch auf einem Versagen ihrer Vorrichtungen beruht. 2Als unabwendbar gilt ein Ereignis nur dann, wenn sowohl der Betriebsunternehmer als auch die beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Innerhalb des Verkehrsraums der öffentlichen Straße fährt die Straßenbahn dann, wenn sie nach § 55 BOStrab auf straßenbündigen Bahnkörpern (§ 16 BOStrab) im Unterschied zu besonderen und unabhängigen Bahnkörpern verkehren (Weinland in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 13 HaftPflG, Stand: 15.11.2019, Rn. 21). Maßgeblich ist die bauliche Gestaltung. Im Verkehrsraum fährt die Schienenbahn, wenn und soweit die Gleisanlagen dem Zuge einer öffentlichen Straße folgen (KG Berlin, Urteil vom 09. April 2001, Az.12 U 8410/99, zitiert nach Juris). Ob dies hier der Fall ist, zumal die Schienen vor und nach der Einmündung jeweils in einem separaten Gleisbett liegen und vom parallelen Straßenverlauf der durch einen Grünstreifen getrennt sind, kann letztlich offen bleiben, weil der Beklagten zu 1) der genannte Entlastungsbeweis nicht gelungen ist. Maßgeblich ist daher die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge, der Betriebsgefahren und des jeweiligen Fahrer-Verschuldens. Denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht fest, dass der Beklagte zu 2) als Führer der Straßenbahn ein Stopp-Signal überfahren hatte. Gleichzeitig war die Zeugin bei Grün losgefahren, hatte aber die sich annähernde Straßenbahn gesehen und trotz des Andreaskreuzes nicht zugewartet. Sie hätte nach dem Maßstab des Idealfahrers erkennen können, dass die Bahn in dieser Entfernung nicht mehr rechtzeitig hätte anhalten können. Daher hätte sie selbst wegen §§ 1 Abs. 2, 19 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVO anhalten müssen und nicht auf den Gleisbereich fahren dürfen.

27

aa) Der Beklagte zu 2) gab an, er sei bei Signalzeichen „F1“ (Freie Fahrt) an der Haltestelle losgefahren. Er habe den Verkehrsraum beobachtet. Aus dem Augenwinkel habe er ein Fahrzeug auf sich zu fahren gesehen. Er habe dann eine Gefahrenbremsung ausgelöst. Zuvor habe er das Signal auf Höhe der späteren Kollisionsstelle noch gesehen. Auch diese habe das Signal „F1“ gegeben. Es sei dort eine Vorrangschaltung gegeben, sodass beim Losfahren an der Haltestelle stets alle Signale auf „F1“ stehen würden.

28

Die Angaben waren im Wesentlichen gut nachvollziehbar, frei von inneren Widersprüchen und schlüssig. Bezogen auf den Signalgeber waren die Angaben allerdings-naturgemäß-sehr kurz. Das Gericht hatte aber den unterschweligen Eindruck, dass der Beklagte zu 2) möglicherweise davon ausging, dass er dort ja stets Vorrang habe, wenn er an der Haltestelle „“ starte. Ob er es also überhaupt für möglich hielt, dass auf dieser Strecke ein Stopp-Signal erscheinen könnte, war für das Gericht nicht sicher erkennbar.

29

bb) Die Zeugin erläuterte nachvollziehbar, frei von inneren Widersprüchen und in sich schlüssig, dass der Kläger - ihr Ehemann - Eigentümer des Fahrzeugs gewesen sei und dieses auch nicht finanziert oder geleast gewesen sei. Bezüglich des Unfalls gab sie an, dass sie an der rot zeigenden Lichtzeichenanlage in der Linksabbiegerspur gestanden habe, während eine Kollegin bereits nach rechts abgebogen sei. Sie sei dann als erstes Fahrzeug nach dem Wechsel auf Grün angefahren. Sie habe die sich annähernde Straßenbahn auch weiter hinten gesehen. Sie sei aber davon ausgegangen, dass diese noch weit genug weg sei. Wegen des Fußgängerübergangs habe sie dann anhalten müssen, um zu prüfen, ob dort Fußgänger oder Fahrradfahrer hinüber wollen. Dann sei es zu dem Unfall gekommen.

30

Die Angaben insbesondere zur Ampelschaltung waren für das Gericht gut nachvollziehbar. Dass die Zeugin als erstes Fahrzeug bei Grün aus der Linksabbiegerspur losgefahren war, ist für das Gericht glaubhaft geschildert worden. Dafür spricht insbesondere, dass die Zeugin auch einräumte, die sich annähernde Straßenbahn wahrgenommen zu haben.

31

cc) Die weiteren Zeugenaussagen waren nur wenig ergiebig.

32

Der Zeuge gab zwar an, in der Straßenbahn gesessen zu haben. Er habe auch das klägerische Fahrzeug gesehen, als dieses vor die Straßenbahn gefahren sei. Wäre es etwas schneller gefahren, wäre es nicht zu dem Unfall gekommen. Alternativ hätte das klägerische Fahrzeug auch vorher einfach bremsen können.

Die Angaben des Zeugen waren allerdings insoweit widersprüchlich, weil die konkrete Sitzposition in der Straßenbahn nicht richtig aufklärbar war. Nach Vorhalt der Video-Aufzeichnung konnten die Angaben des Zeugen zu seiner Sitzposition nicht bestätigt werden. Insoweit hält zwar das Gericht die Ausführungen des Zeugen für glaubhaft, dass er das sich annähernde klägerische Fahrzeug gesehen hatte. Inwieweit allerdings für die Straßenbahn das Signal „F1“ gegeben war, konnte durch diese Aussage nicht verifiziert werden.

33

Die Zeugin konnte sich an den Vorfall nur sehr eingeschränkt noch erinnern. Sie bestätigte zwar - wie auch der Zeuge - eine starke Bremsung der Straßenbahn. Einzelheiten dazu waren ihr aber nicht mehr erinnerlich.

34

dd) ie dem Gericht seit Jahren bekannte und stets zuverlässig arbeitende Sachverständige M führte auch in diesem Verfahren frei von inneren Widersprüchen, in sich schlüssig, gut nachvollziehbar und detailliert aus, dass anhand der Schadensbilder, der Videoaufzeichnung aus der Straßenbahn, der Ampel-Schaltpläne und der Signalgeber-Aufzeichnungen sich der Unfall gut rekonstruieren lasse. Im Zeitpunkt der Kollision sei das klägerische Fahrzeug mit etwa 19 +/- 3 km/h gefahren. Die Straßenbahn sei mit etwa 25 +/- 2 km/h gefahren. Zwischen den Fahrzeugen liege eine Winkelstellung von etwa 71 +/- 5 Grad vor. Die Kollisionsstelle sei relativ weit links innerhalb des Kreuzungsbereiches zu verorten. Aufgrund der Aufzeichnungen der Straßenbahn sei die Annäherungsfahrt gut rekonstruierbar. Ab spätestens 5 Sekunden vor der Kollision sei eine gegenseitige Wahrnehmbarkeit möglich, da jetzt die Sichtlinien nur noch über den Grünstreifen verlaufen. Noch an der Halteposition der Lichtzeichenanlage sei eine Sichtbarkeit aufgrund der Umgebungs-Bebauung nicht gewährleistet gewesen. Ca. 3,6 Sekunden vor der Kollision sei für beide Fahrzeuge gleichzeitig eine Gefahrenerkennung festzustellen, da die Straßenbahn zu diesem Zeitpunkt so nah an der Kreuzung sich befunden habe, dass sie mit einer normalen Betriebsbremsung für eine Straßenbahn mit etwa 2 m/s' nicht mehr vor dieser Kreuzung bis zum Stillstand abgebremst werden konnte. Umgekehrt habe sich das klä-gerische Fahrzeug erkennbar bei der Einfahrt in die Kreuzung befunden. Zu diesem Zeitpunkt sei wechselseitig durch ein Bremsen die Kollision für beide vermeidbar gewesen. Allerdings sei für die klägeri-sche Fahrerin zu berücksichtigen, dass aus ihrer Perspektive die Straßenbahn noch etwa 28 m von dem Kreuzungsbereich entfernt gewesen sei. Man müsse also zusätzlich wissen, dass eine Straßenbahn nur langsam er verzögern könne. Anhand der Aufzeichnung der Straßenbahn sei nachvollziehbar, dass der Bremsbeginn etwa 1,5 Sekunden vor der Kollision erst stattgefunden habe. Unter Berücksichtigung der Reaktionszeit sei eine verspätete Bremsung von etwa 1,3 Sekunden hinsichtlich der Gefahrenerkennungs-Position festzustellen.

35

Bzgl. der Ampelschaltung sei anhand der sog. Zwischenzeitenmatrix eine Zwischenzeit zwischen dem klägerischen und dem Beklagten-„Grün“ von 7-9 Sekunden gegeben. Technisch sei auszuschließen, dass beide Richtungen auf „Freie Fahrt“ bzw. „Grün“ gestanden hätten. Anhand der Video-Aufzeichnung in der Straßenbahn sei ein weißer Pkw in paralleler Fahrtrichtung wie die Straßenbahn zu sehen, der dann verzögert und angehalten habe, während die Straßenbahn noch weiter gefahren sei. Wenn man davon ausgehe, dass der parallele Geradeaus-Verkehr auch nur dann Grün habe, wenn auch die straßenbahnfreie Fahrt habe, spreche diese Beobachtung dafür, dass der weiße Pkw wegen einer roten Lichtzeichenanlage angehalten habe und daher auch die Straßenbahn keine freie Fahrt gehabt habe.

36

In ihrem ergänzenden schriftlichen Gutachten führte die Sachverständige aus, dass seitens der Stadt N. für die Unfallkreuzung lediglich ein Signal-Lageplan mit Zwischenzeiten-Matrix herausgegeben worden sei. Trotz mehrerer Nachfragen habe die Stadt N. keine weiteren Informationen übermittelt. An der Kreuzung seien die Verkehrsströme grundsätzlich durch einen Grundplan geregelt. Allerdings liege eine verkehrsabhängige Steuerung vor, die zum Beispiel bei Stau Abweichungen regeln könne. Eine konkrete Aufzeichnung des Unfalltages sei nicht feststellbar gewesen. Allerdings sei auch festzustellen, dass insbes. die Linksabbieger aus Richtung Süden, also der Fahrtrichtung des klägerischen Fahrzeugs, durch eine Schleife im Boden detektiert werden und dann ereignisabhängig grün erhalten. Aber auch die Straßenbahn habe maßgeblichen Einfluss auf die Signalschaltung. Die Erfassung der Straßenbahnerfolge aber nicht über Schleifen im Boden. Vielmehr werde der Beginn der Fahrt an der Haltestelle erfasst. Die restliche Strecke werde über den Zeitablauf erfasst. Grundsätzlich soll dabei die Straßenbahn das Signal an die feindlichen

Verkehrsströme auslösen, dass diese dann rot bekommen, bis die Straßenbahn durch die Kreuzung durchgefahren sei. Die Straßenbahn werde also bevorzugt behandelt. Allerdings sei es technisch ausgeschlossen, dass sowohl das klägerische Fahrzeug als auch die Straßenbahn grün bzw. freie Fahrt hatten. Aufgrund der Zwischenzeiten-Matrix sei die jeweilige Schilderung sowohl der Zeugin als auch des Beklagten zu 2) technisch in sich plausibel.

37

Grds. sei die Schaltung aber so ausgelegt, dass die Straßenbahn von der Haltestelle bis nach der Kreuzung durchfahren könne.

38

Nachdem das Gericht durch Beschluss der Stadt aufgegeben hatte, alle noch vorhandenen Aufzeichnung zum Unfallgeschehen zu übermitteln, ergaben sich letztlich dann doch noch die entscheidenden Informationen, die nach den überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen eine exakte und abschließende Aufklärung des Falles ermöglichten. Denn die Sachverständige führte weiter aus, dass aufgrund der Aufzeichnung der Ereignismeldungen (sog. OeV-Telegramme) sich exakt rekonstruieren lasse, dass die Straßenbahn ca. 16 Sekunden lang bereits ein Stoppsignal gehabt habe. Hintergrund sei eine entgegenkommende Straßenbahn gewesen, die in Kombination mit dem an der Ampel wartenden und detektierten Fahrzeug des Klägers den Vorrang der Beklagten-Straßenbahn aufgehoben habe. Dadurch sei das Signal auf Stopp gewechselt und die klägerische Fahrerin habe grün erhalten. Zwar sei eine Toleranz der Zeitangaben von 1-2 Sekunden zu beachten. Das letzte Freie-Fahrt-Signal für die Straßenbahn sei aber 16 Sekunden (bzw. maximal 14 Sekunden) vor der Kollision bereits erloschen.

39

ee) Das Gericht hat an den überzeugenden, detaillierten und gut nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen keinerlei Zweifel. Das Gericht war ohnehin davon ausgegangen, dass die Zeugin glaubhaft geschildert hatte, sie sei bei Grün losgefahren, sodass im Umkehrschluss für die Straßenbahn rot bzw. Stopp signalisiert worden war. Die Sachverständige konnte aber zum einen durch die Videoaufzeichnung (weißes, anhaltendes Fahrzeug) und vor allem durch die letztlich doch noch von der Stadt übermittelten Aufzeichnungen vom Unfalltag die genaue Rekonstruktion darlegen. Das Gericht hat daher keinerlei Zweifel daran, dass der Beklagte zu 2) seit mind. 14 Sekunden trotz eines Stopp-Signals gefahren war, während die Zeugin zwar bei Grün losgefahren war, die sich annähernde Straßenbahn aber noch so rechtzeitig erkannt hatte, dass sie die Kollision hätte vermeiden können.

40

ff) Gemäß §§ 13 Abs. 1, 2 HPfIG, 17 Abs. 1, 2 StVG sind die Verursachungsbeiträge gegeneinander abzuwägen. Eine Unvermeidbarkeit ist weder für die Beklagten noch den Kläger gegen. Denn der Beklagte zu 2) überfuhr ein Haltesignal, während die Zeugin zwar bei grün zeigender Lichtzeichenanlage in den Kreuzungsbereich einfuhr und damit freie Fahrt hatte, § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 StVO. Sie hatte aber die Straßenbahn in Annäherung gesehen und hätte als Idealfahrerin erkennen können, dass die Bahn mit der gefahrenen Geschwindigkeit bei dieser Entfernung nicht mehr bremsen konnte.

41

Entgegen der Auffassung der Beklagten ist ein Verstoß gegen § 9 Abs., 3 S. 1 StVO allerdings nicht gegeben. Denn nach dieser Vorschrift muss derjenige, der abbiegen will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Die Straßenbahn kam der Zeugin aber nicht entgegen. Sie kreuzte vielmehr den Fahrkurs des klägerischen Fahrzeugs. Die Straßenbahn fuhr auch nicht auf oder neben der Fahrbahn der Zeugin. Vielmehr wollte die Zeugin erst in die abbiegen, in der dann die Straßenbahn neben der Fahrbahn in gleicher Richtung verkehrte. Insoweit ist auch die zitierte Entscheidung des OLG Hamm (Urteil vom 13. April 2018 -1-7 U 36/17 -, juris) nicht einschlägig, weil es dort um parallel fahrende Kfz bzw. Straßenbahnen ging.

42

Allerdings ist den Beklagten insoweit zuzustimmen, dass nach § 19 Abs. 1 Nr. 1, 2 Nr. 1 StVO Schienenfahrzeuge Vorrang auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201) haben. Fahrzeuge haben vor dem Andreaskreuz zu warten, wenn sich ein Schienenfahrzeug nähert. Insoweit ist das Verhältnis zwischen § 19 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVO einerseits und § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 StVO andererseits zu klären. Denn zunächst gewähren beide Vorschriften Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Denn gemäß § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 Hs. 1 StVO bedeutet an Kreuzungen: Grün: „Der

Verkehr ist freigegeben“. Gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVO besteht aber ein Vorrangrecht für den Schienenverkehr. § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 Hs. 2 StVO schränkt das Vorfahrtsrecht bei Lichtzeichenanlagen aber dahingehend ein, dass Abbiegende unter weiterer Beachtung der Regeln des § 9 abbiegen können, nach links jedoch nur, wenn Schienenfahrzeuge dadurch nicht behindert werden. Es wurde bereits ausgeführt, dass in § 9 Abs. 3 S. 1 Hs. 2 StVO die parallel zur Straße fahrenden Schienenfahrzeuge ausdrücklich erwähnt wurden; nicht hingegen die kreuzenden Schienenfahrzeuge. Das Gericht versteht daher § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 Hs. 2 StVO dahingehend, dass hier nicht nochmals wiederholend die Regelung aus § 9 Abs. 3 S. 1 Hs. 2 StVO aufgegriffen werden soll. Damit die Regelung in § 37 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 Hs. 2 StVO einen eigenständigen Regelungsgehalt hat, müssen hier auch alle anderen Schienenfahrzeuge gemeint sein. Das ergibt dann insoweit Sinn, als in § 19 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVO ein uneingeschränkter Vorrang für Schienenfahrzeuge auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz geregelt ist. Die Rechtsprechung im Bereich der Ordnungswidrigkeiten hat insoweit auch einen Vorrang von § 19 StVO vor § 37 StVO bejaht (vgl. OLG Köln NZV 1997, 365; BayObLG, Beschluss vom 26.03.2001, Az.: 1 ObOWi 95/01, zitiert nach Juris).

43

Der Beklagte zu 2) hingegen hatte das Vorfahrtsrecht der Zeugin gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 StVO missachtet. Denn er war seit mehreren (mind. 14) Sekunden trotz Stoppsignal weitegefahren.

44

Die Zeugin hätte dies aber nach den Ausführungen der Sachverständigen noch rechtzeitig erkennen können. Zwar muss man hier unterstellen, dass sie die physikalischen Besonderheiten der Straßenbahn (langsames Bremsen) kannte. Im Rahmen der Abwägung ist aber grds. auf den Idealfahrer abzustellen. Denn wer den Rotlichtverstoß des anderen erkennt bzw. hätte erkennen müssen, darf gleichwohl nicht auf sein Vorfahrtsrecht bestehen, sondern muss dann Rücksicht nehmen (Spelz in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 8 StVO, Rn. 61).

45

Grundsätzlich führt ein Vorfahrtsverstoß zu einer vollständigen Haftung des Wartepflichtigen (KG DAR 1999, 120; OLG München VersR 1963, 1233). Hier ist allerdings zum einen zu berücksichtigen, dass für die Zeugin der Vorfahrtsverstoß erkennbar war. Außerdem bestand für sie aufgrund des Andreaskreuzes eine Wartepflicht (§ 19 Abs. 2 Nr. 1 StVO). Dem gegenüber verletzte die Beklagten das Vorfahrtsrecht der Zeugin erheblich (mind. 14 Sekunden). Außerdem ist zu beachten, dass die normale Betriebsgefahren eines PKW gegenüber der einer Straßenbahn geringer abzusetzen ist (Weinland in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 19 StVO Rn. 69).

46

Nach Abwägung aller Umstände hält das Gericht eine Haftung von 80% zu 20% zu Lasten der Beklagten für angemessen.

47

3. Der Beklagte zu 2) haftet (nur) nach § 823 Abs. 1 BGB. Eine Haftung nach § 1 Abs. 2 HPfIG scheidet aus, weil er nicht Betriebsunternehmer, sondern lediglich Fahrer war. Eine Analogie zu § 18 StVG ist nicht möglich (vgl. Geigel, aaO, Rn. 41 aE mwN). Nachdem aber der Kläger beweisen konnte, dass der Beklagte zu 2) ein Stopp-Signal zumindest fahrlässig überfahren hatte, kann er auch gegen den Beklagten zu 2) Schadensersatz geltend machen.

48

4. Der Höhe nach gilt Folgendes:

49

a) Bzgl. des Sachsubstanzschadens hatte die Sachverständige überzeugend ausgeführt, dass der Wiederbeschaffungswert entgegen dem vorgerichtlichen Gutachten lediglich mit 6.000 € zu bemessen sei. Das Gericht schließt sich den überzeugenden Ausführungen an, zumal im vorgerichtlichen Gutachten keine nähere Erläuterung des ermittelten Wiederbeschaffungswertes zu finden war. Abzüglich des unstreitigen Restwertes ergab sich ein Wiederbeschaffungsaufwand von 4.556 €. Dass ein Totalschaden vorlag, wurde im Übrigen von der Sachverständigen bestätigt.

50

b) Der Kläger kann weiterhin Nutzungsausfall verlangen. Nutzungswille und Nutzungsmöglichkeit liegen vor, nachdem das Fahrzeug selbst infolge des Totalschadens nicht mehr nutzbar war. Der Wille wird insoweit indiziert und die Ersatzbeschaffung bestätigt. Zur Dauer ist auszuführen, dass unbestritten die reine Wiederbeschaffungsdauer laut Gutachten 14 Tage betrug. Hinzu kommt aber die Überlegungsfrist und außerdem der Zeitablauf bis zum Vorliegen des schriftlichen Gutachtens. Dass der Kläger noch am Samstag verpflichtet gewesen wäre, das Gutachten zu beauftragen, ist für das Gericht auch unter Beachtung von § 254 Abs. 1, 2 BGB nicht erkennbar. Er durfte sehr wohl sich vorrangig um das Wohl seiner Ehefrau kümmern und sorgen. Der Sachschaden war angesichts des massiven Aufpralls der Straßenbahn nachvollziehbar nachrangig. Die Beauftragung am darauffolgenden Montag ist daher nicht zu beanstanden. Der Nutzungsausfall ist damit zutreffend mit $18 \times 38 \text{ €} = 684 \text{ €}$ berechnet worden.

51

Von § 249 Abs. 1 BGB umfasst sind auch die Sachverständigenkosten als Schadensermittlungskosten. Die Behauptung der Beklagten, der Anspruch sei an den Sachverständigen abgetreten worden, wurde bestritten und von den Beklagten nicht näher belegt. Die Höhe ist unstreitig und beträgt daher 939,50 €.

52

a) Die Unkostenpauschale wird in ständiger Rechtsprechung mit 25 € geschätzt. Ein Grund, davon nach oben abzuweichen, ist nicht ersichtlich.

53

b) Insgesamt ergibt sich damit ein Schaden von 6204,50 €, wovon dem Kläger 80% = 4.963,60 € zustehen.

54

c) Vorergerichtliche Rechtsanwaltskosten aus diesem Betrag belaufen sich auf 480,12 €. Soweit die Beklagten einwenden, der Kläger habe den Betrag noch nicht bezahlt, kommt es darauf nicht an, weil sich der Freistellungsanspruch durch das Bestreiten der Hauptforderung in einen Zahlungsanspruch gewandelt hat (BGH, Urteil vom 13. Januar 2004 -XI ZR 355/02, zitiert nach Juris). Der Einwand der Beklagten, der Kläger sei rechtsschutzversichert und daher der Anspruch nach § 86 Abs. 1 WG auf die Rechtsschutzversicherung übergegangen, verfängt schon deswegen nicht, weil dies erst nach Zahlung durch die Versicherung der Fall ist. Die Beklagten hatten aber selbst in Abrede gestellt, dass die Kosten schon beglichen worden seien. Der Anspruch auf die Verzinsung folgt aus Verzug. Dabei hatte der Kläger durch Schreiben vom 03.03.2020 die Haftpflichtversicherung der Beklagten zur Zahlung aufgefordert. Da es sich insoweit nach den allgemeinen Versicherungsbedingungen bei der Haftpflichtversicherung um einen Vertreter des Schädigers für die Schadensabwicklung handelt, müssen die Beklagten sich dies zurechnen lassen, § 164 Abs. 1 BGB. Allerdings war die gesetzte Frist von lediglich 1 Woche deutlich zu kurz. Die Rechtsprechung gewährt in der Regel 4-6 Wochen Überlegungszeit, da die Umstände des Unfalls abgeklärt werden müssen. Angesichts der Komplexität des Unfalls hält das Gericht hier 6 Wochen für angemessen. Bzgl. der vorergerichtlichen Rechtsanwaltskosten wurden diese erstmals mit dem Schreiben vom 03.03.2020 geltend gemacht. Die gesetzte Frist kann daher nur als Zahlungsziel und (noch) nicht als Mahnung i.S.v. § 286 Abs. 1 BGB verstanden werden. Erst durch das weitere Schreiben vom 03.09.2020 erfolgte eine Mahnung.

III.

55

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 709 S: 1, 2, 711 ZPO.