AG Nürnberg, Endurteil v. 10.11.2025 – 19 C 4705/25

Titel:

Haftungsverteilung bei Fahrstreifenwechsel unter Mitverschulden wegen Rotlichtverstoß und überhöhter Geschwindigkeit

Normenketten:

BGB § 249, § 251 Abs. 1, § 254, § 276, § 286 Abs. 2 Nr. 3, § 823 Abs. 1
StVG § 17, § 20
ZPO § 286, § 287
StVO § 3 Abs. 1, § 7 Abs. 5, § 37

Leitsätze:

1. Bei einer Kollision im Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel ist der Anscheinsbeweis gegen den Fahrstreifenwechsler erschüttert, wenn der Unfallgegner mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit und bei Rotlicht in den Unfallbereich einfährt; in diesem Fall ist eine Haftungsverteilung nach § 17 StVG und § 254 BGB vorzunehmen. (Rn. 32 – 34) (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Geschädigte muss sich auch bei einem über drei Jahre alten, aber stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt gewarteten Fahrzeug nicht auf eine günstigere Reparatur in einer freien Werkstatt verweisen lassen, wenn die durchgängige Wartung in der Markenwerkstatt nachgewiesen ist. (Rn. 38 – 39) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Haftungsquote, Spurwechsel, Rotlichtverstoß, Sachverständigengutachten, Reparaturkosten, Wertminderung, Rechtsanwaltskosten, überhöhte Geschwindigkeit, Markenwerkstatt

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 1.411,47 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 12. 12. 2024 zu zahlen.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die N. R. A. P. GmbH einen Betrag in Höhe von 616,90 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über

3. dem Basiszinssatz seit dem 12. 12. 2024 zahlen.

3. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 367,23 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 12. 12. 2024 zu bezahlen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 25% und die Beklagten als Gesamtschuldner 75% zu tragen.

6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Für die Klägerin ist das Urteil gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin 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 leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 2.704,49 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten um Ansprüche aus einem Verkehrsunfall vom 24. 09. 2024.

2
Die Beklagte zu 1) war im Unfallzeitpunkt die KFZ-Haftpflichtversicherin des unfallbeteiligten Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen F.-H. 7591, dessen Fahrer zum Unfallzeitpunkt der Beklagte zu 2) war. Bei dem anderen unfallbeteiligten KFZ handelte es sich um einen PKW … mit dem amtlichen Kennzeichen … . Die Klägerin machte folgende Schäden geltend: Reparaturkosten (netto) 1.556,96 € Auslagenpauschale 25,00 € Wertminderung 300,00 € Sachverständigenkosten 822,53 € Gesamtforderung 2.704,49 € Mit Schreiben vom 11. 10. 2024 machte die Klägerin durch den von ihr beauftragten Rechtsanwalt gegenüber der Beklagten zu 1) die Schäden geltend und forderte diese unter Fristsetzung bis zum 25. 10. 2024 zur vollständigen Regulierung auf. Mit Schreiben vom 11. 12. 2024 lehnte die Beklagte zu 1) eine Regulierung ab.

3
Die Klägerin behauptet, dass sich der Fahrer des klägerischen KFZ am 24. 09. 2024 gegen 15 Uhr an der Ausfahrt N. Richtung E. beabsichtigt habe nach links in die … ße abzubiegen. Nachdem die Lichtzeichenanlage bereits auf Gelb umgeschalten habe, habe sich der Fahrer des klägerischen KFZ im Zuge des Abbremsvorgangs rechts neben ein bereits an der Lichtzeichenanlage stehendes Fahrzeug einordnen wollen, als sich plötzlich das Beklagten-Fahrzeug mit überhöhter Geschwindigkeit rechts am klägerischen Fahrzeug vorbeigedrängt habe, dieses dabei gestreift habe und anschließend die rote Lichtzeichenanlage überfahren habe. Durch diese Kollision seien die geltend gemachten Schäden kausal entstanden. Die Klägerin meint, dass die Beklagten voll haften, da infolge der Verstöße des Fahrers des Beklagten-Fahrzeugs die Betriebsgefahr des klägerischen KFZ vollständig zurücktrete.

4
Die Klägerin machte in der Klageschrift vom 19. 06. 2025 zunächst nur Ansprüche gegen die Beklagte zu 1) geltend. Mit Schriftsatz vom 04. 08. 2025 erweiterte sie ihre Klage auf den Beklagten zu 2) und stellte ihren Antrag hinsichtlich der Sachverständigenkosten auf Zahlung an N. R. A. P. GmbH um. Die Klageerweiterung wurde dem Beklagten zu 2) am 08. 08. 2025 zugestellt.

5
Die Klägerin beantragt daher zuletzt:

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 1.881,96 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit 12. 12.2024 bezahlen.

2. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an N. R. A. P. GmbH einen Betrag in Höhe von 822,53 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit 12. 12. 2024 bezahlen.

3. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klägerin die durch die außergerichtliche Tätigkeit der Rechtsanwälte B. & K. entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 367,23 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit 12. 12. 2024 zu bezahlen.

6
Die Beklagten beantragen,

Die Klage wird abgewiesen.

7
Die beklagten bestreiten die Aktivlegitimation der Klägerin, da sie behaupten, sie sei nicht die Eigentümerin des klägerischen KFZ. Zudem bestreiten sie mit Nichtwissen die Unfallkausalität der von der Klägerin geltend gemachten Beschädigung. Sie behaupten, dass der Beklagte zu 2) zum Unfallzeitpunkt die rechte Fahrspur befahren habe, als der Fahrer des klägerischen KFZ von der linken auf die rechte Fahrspur gewechselt sei und das Beklagte-KFZ übersehen habe. Zudem meinen die Beklagten, dass nur Reparaturkosten von 712,46 € netto ersatzfähig seien, da sich die Klägerin auf eine gleichwertige Alternativwerkstatt verweisen lassen müsse. Die Beklagten bestreiten auch die Aktivlegitimation der Klägerin hinsichtlich der Sachverständigenkosten aufgrund der Abtretung an die N. R. A. P. GmbH, sowie die Aktivlegitimation hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aufgrund des Forderungsübergangs auf die Rechtsschutzversicherung.

8

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Einholung eines Sachverständigengutachtens des Sachverständigen G. H. sowie Zeugeneinvernahme des Zeugen P. und Inaugenscheinnahme eines Dashcam-Videos im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 10. 11. 2025. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10. 11. 2025 Bezug genommen. Hinsichtlich des übrigen Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

9
Die zulässige Klage ist in dem tenorierten Umfang begründet. Im Übrigen war sie abzuweisen.

A.

10
Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das Amtsgericht Nürnberg ist gemäß § 1 ZPO, §§ 23, 71 Abs. 1 GVG sachlich und gemäß § 32 ZPO, § 20 StVG örtlich zuständig, da der Streitwert nicht über 5.000,00 € liegt und sich der streitgegenständliche Unfall im Bezirk des Amtsgerichts Nürnberg ereignete.

B.

11
Die Klägerin hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner einen Anspruch aus §§ 18 Abs. 1, Abs. 3, 17 Abs. 2, Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB, § 115 VVG.

12
I. Die Klägerin ist zur Überzeugung des Gerichts iSd. § 286 ZPO aktivlegitimiert.

13
Diese Überzeugung ergibt sich aufgrund des vorgelegten Kaufvertrages und der Aussage des Zeugen P.. Aus der Anlage K7 ist die verbindliche Bestellung des klägerischen KFZ vom 20. 08. 2024 ersichtlich. Als Vertragspartnerin ist die Klägerin selbst eingetragen. Auch ist bei den Zahlungsbedingungen gerade nicht das Feld „Finanzierung“ angekreuzt, sondern „Barzahlung“, sodass entgegen der Ansicht der Beklagten nicht von einer Übereignung an eine finanzierende Bank auszugehen ist, sondern von einer Übereignung an die Klägerin selbst. Der glaubwürdige Zeuge P., dessen Angaben zu misstrauen das Gericht keinen Anlass hat, gab glaubhaft an, dass die Klägerin das Fahrzeug „vollständig“, also als Alleingentümerin, erworben hat.

14
II. Die Beklagten haften der Klägerin als Fahrer und Haftpflichtversicherer eines KFZ gemäß §§ 18 Abs. 1, Abs. 3, 17 Abs. 2, Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB, § 115 VVG bei dessen Betrieb eine Sache, nämlich der Pkw der Klägerin, beschädigt wurde.

15
Die Schäden am klägerischen KFZ sind zur Überzeugung des Gerichts gem. § 286 ZPO auch kausal auf den Unfall zurückzuführen. Der Sachverständige H. gab im Rahmen seines mündlichen Gutachtens an, dass die beiderseitigen Schadensbilder bei einer Überlagerung aus technischer Sicht kompatibel sind. Zum einen was die Intensität der Ausprägung wechselseitig betrifft und zum anderen, unter Berücksichtigung der Wandbewegung des Transporters ist auch die Höhenlage aus technischer Sicht passend.

16
Das Gericht folgt insoweit den verständlichen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen H., der bereits langjährig im Bereich der Unfallanalyse tätig ist und dem Gericht aus einer Vielzahl von Verfahren als zuverlässiger Sachverständiger bekannt ist.

17
III. Der Verkehrsunfall war weder für den Fahrer des klägerischen KFZ noch für den Beklagten zu 2) unabwendbar i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG.

18
Ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG liegt nicht nur bei absoluter Unvermeidbarkeit des Unfalls vor, sondern auch dann, wenn dieser bei Anwendung der äußerst möglichen Sorgfalt nicht

abgewendet werden konnte. Hierzu gehört ein sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln über den Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Sinne von § 276 BGB hinaus, sodass der Fahrer, der mit Erfolg die Unabwendbarkeit des Unfalls geltend machen will, sich wie ein „Idealfahrer“ verhalten haben muss (BGH, Urteil vom 10. März 1998 – VI ZR 30-97). Dabei darf sich die Prüfung aber nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein „Idealfahrer“ reagiert hat, vielmehr ist sie auf die weitere Frage zu erstrecken, ob ein „Idealfahrer“ überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre, denn der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage entwickelnde Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) „ideal“ verhält. Damit verlangt § 17 Abs. 3 S. 1, 2 StVG, dass der „Idealfahrer“ in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 – VI ZR 68/04).

19
Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen der tatsächlichen Voraussetzungen eines unabwendbaren Ereignisses trägt immer derjenige, der sich hierauf beruft. Es muss also bewiesen werden, dass sich der Fahrer des Fahrzeugs wie ein Idealfahrer verhalten hat. Hierzu müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Unfallursachen ausgeräumt werden, die der Beurteilung des Verhaltens als das eines Idealfahrers potentiell entgegenstehen.

20
Der Sachverständige H. führt im Rahmen seines mündlichen Gutachtens aus, dass aus technischer Sicht für den Beklagten zu 2) eine Vermeidbarkeit darstellbar ist, indem dieser mit einer langsameren Geschwindigkeit an den Unfallbereich herangefahren wäre.

21
Auch für den Fahrer des klägerischen KFZ ist eine Vermeidbarkeit aus technischer Sicht darstellbar. Ein Optimalfahrer hätte in der Position kurz vor dem sich aufspaltenden Kurvenbereich durch die Kollision vermeiden können, indem er vor einem Spurwechsel abgewartet hätte, wo der Transporter hinfährt, also ob dieser tatsächlich rechts abbiegt oder links herüber kommt. Nach Ansicht des Gerichts ist auch entscheidend auf diesen Zeitpunkt für die Vermeidbarkeit iSd. § 17 Abs. 3 StVG abzustellen und gerade nicht auf einen späteren Zeitpunkt, in welchem möglicherweise auch ein Idealfahrer die Kollision nicht mehr hätte verhindern können, da § 17 Abs. 3 S. 1, 2 StVG verlangt, dass der „Idealfahrer“ in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 – VI ZR 68/04) und somit bei unklarem Verhalten des rückwärtigen Verkehrs weiter abzuwarten vor einem Spurwechsel. Entscheidend ist, dass man laut des Gutachtens des Sachverständigen aus Sicht des Fahrers im Klägerfahrzeug bei einem Blick in den rechten Außenspiegel, den Transporter mit Geschwindigkeitsüberschuss wahrnehmen konnte, aber noch nicht sicher entscheiden konnte, ob dieser nach links oder nach rechts abbiegen möchte.

22
Das Gericht folgt insoweit den verständlichen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen H., der bereits langjährig im Bereich der Unfallanalyse tätig ist und dem Gericht aus einer Vielzahl von Verfahren als zuverlässiger Sachverständiger bekannt ist.

23
IV. Bei einer nach § 17 Abs. 2, Abs. 1 StVG, § 254 BGB anzustellenden Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge ergibt sich eine Haftungsquote 25% zulasten des Fahrers des klägerischen KFZ und 75% zulasten des Beklagten zu 2).

24
Die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes hängt von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. In die Abwägung dürfen neben unstreitigen und zugestandenen Tatsachen nur i.S.d. § 286 ZPO erwiesene Umstände eingestellt werden.

(BGH Urteil vom 31.03.2005 – VII ZR 346/03, BGH, Urteil vom 1.12.2009 – VI ZR 221/08).

25
Dabei muss im Rahmen der Abwägung jede Partei die Umstände beweisen, die zu Ungunsten der anderen Partei berücksichtigt werden sollen. Ausgangspunkt der hier vorzunehmenden Abwägung der beiderseitigen

Verursachungs- und Verschuldensanteile sind die sich zunächst gleichwertig gegenüberstehenden Betriebsgefahren beider unfallbeteiligter Fahrzeuge.

26
Nach § 286 I 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine – ohnehin nicht erreichbareabsolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen intersubjektiv vermittelten (vgl. § 286 I 2 ZPO), für das praktische Leben brauchbaren Grad von (persönlicher) Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet.

27
1. Der Sachverständige H. gab im Rahmen seines mündlichen Gutachtens an, dass das klägerische KFZ im Kollisionsmoment eine Geschwindigkeit von etwa 10 km/h gehabt hat. Das Fahrzeug wurde dann auf 0 km/h heruntergebremst, bevor der Beklagte zu 2) dieses komplett passiert hatte. Das heißt im Kollisionsmoment war noch eine Restbewegung des klägerischen Fahrzeuges vorliegend. Der Beklagte zu 2) hatte einen erheblichen Geschwindigkeitsüberschuss und fuhr circa 50 km/h. Im Moment der Kollision befand sich das klägerische Fahrzeug gerade beim Fahrspurwechsel und das Beklagtenfahrzeug war auf der rechten Fahrspur (Abstand vom Fahrbahnrand mit +/cm). Außerdem hat die vor den Parteien befindliche rot zeigende Ampel etwa zwei Sekunden lang rot gezeigt, bevor der Beklagte zu 2) mit der Front auf Höhe der Ampel überhaupt ankam. Auch ergab sich, dass der Transporter durch die relativ zügige Vorwärtsbewegung und die Linkskurve eine Wankbewegung nach rechts vollführte und das Heck kurz vor der Ampel auch in eine leichte Drift-Bewegung überging, das heißt die Hinterachse fährt nicht wie üblich bei normaler Kurvenfahrt eine engere Linie, sondern ist hier tendenziell etwas weiter nach rechts herüber gekommen, so dass praktisch das Fahrzeug in eine Drift-Bewegung fast übergegangen war.

28
Das Gericht folgt auch hier insoweit den verständlichen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen.

29
2. Das Dashcam-Video zeigt, dass das klägerische Kfz auf der linken Spur fährt. Es ist im Begriff, sich auf die rechte Spur einzuordnen. Das Beklagten-Kfz taucht sodann am rechten Bildrand auf und zieht streifend an dem klägerischen Kfz vorbei. Beide Fahrzeuge sind in Bewegung. Das Beklagtenfahrzeug fährt sodann über die rote Ampel weiter.

30
3. Der Zeuge P. gab ihm Rahmen seiner Vernehmung glaubhaft an, dass er sich zunächst auf der Linken Fahrspur befunden habe. Im Kurvenbereich habe er sodann auf die rechte Fahrspur wechseln wollen. Den Blinker habe er zuvor betätigt, um den Wechsel anzukündigen. Der Beklagte zu 2) sei sodann mit hoher Geschwindigkeit von hinten auf der rechten Fahrspur gekommen und habe das klägerische KFZ gestriffen und sei sodann weiter über die rote Ampel gefahren. Im Zeitpunkte der Kollision habe er sich noch nicht komplett auf die rechte Fahrspur eingeordnet. Erst im Einordnungsvorgang habe er den von hinten kommenden Beklagten zu 2) gemerkt und habe gebremst.

31
4. Nach der Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Gerichts gem. § 286 ZPO fest, dass der Fahrer des klägerischen KFZ einen Spurwechsel vorgenommen hat. Während des Spurwechsels, als das klägerische KFZ schon teilweise in der rechten Fahrspur verortet war, kam der Beklagte zu 2) auf der rechten Fahrspur mit einer Geschwindigkeit von circa 50 km/h gefahren, obwohl die Ampel bereits etwa zwei Sekunden lang rot gezeigt hat, bevor der Beklagte zu 2) mit der Front auf Höhe der Ampel überhaupt ankam und es kam zu einer streifenden Kollision. Dabei hat der Beklagte zu 2) sodann nach der Kollision die rote Ampel überfahren. In der Kurvenfahrt war die Geschwindigkeit des Beklagten zu 2) derart hoch, dass sein Fahrzeug in eine Drift-Bewegung überging.

32
Dem Fahrer des Klägers ist im Rahmen des Fahrspurenwechsels ein Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO zur Last zu legen. Bei Fahrstreifenwechseln ist § 7 Abs. 5 StVO zu beachten. Nach § 7 Abs. 5 StVO verlangt

vom Fahrstreifenwechsler die Einhaltung der äußersten Sorgfalt. Erforderlich sind die absichernde Rückschau und die rechtzeitige Ankündigung der Wechselabsicht durch Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers. Zwar hat der Zeuge P. den Blinker vor dem Fahrspurwechsel betätigt, jedoch hätte dieser bei unklarem Verhalten des rückwärtigen Verkehrs weiter abzuwarten vor einem Spurwechsel. Entscheidend ist, dass aus Sicht des Fahrers im Klägerfahrzeug unmittelbar vor dem Kurvenbereich bei einem Blick in den rechten Außenspiegel der Transporter wahrnehmenbar war, aber noch nicht sicher war, ob dieser nach links oder nach rechts abbiegen möchte. Um den Anforderungen des § 7 Abs. 5 StVO muss jedoch eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sein, was bei unklarer weiterer Fahrtrichtung gerade nicht der Fall ist. Nach ständiger Rspr. spricht der Beweis des ersten Anscheins bei einem Unfall im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel dafür, dass der Wechselnde die ihm gem. § 7 Abs. 5 StVO obliegende Sorgfaltspflicht bei einem Fahrstreifenwechsel nicht in ausreichendem Maße beachtet und den Unfall verursacht und verschuldet hat. Klarer Hinweis auf eine solche Unfallkonstellation ist, wie hier, die Schrägstellung des Kfz im Kollisionszeitpunkt. Die Haftungsabwägung führt regelmäßig zu einer vollen Haftung des Fahrstreifenwechslers. Dies gilt auch dann, wenn sich nicht feststellen lässt, ob der Auffahrende die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten hat. Anderes kann sich dann ergeben, wenn ein über die bloße Betriebsgefahr hinausgehender Verursachungsbeitrag des Unfallgegners (etwa mangelnde Beleuchtung, verspätete Bremsreaktion oder zu hohe Geschwindigkeit) unstreitig ist bzw. festgestellt werden kann. Der Mithaftungsanteil hängt dann von den Umständen des Einzelfalls, insbesondere der Erkennbarkeit des Fahrstreifenwechsels und des Ausmaßes eines etwaigen Geschwindigkeitsverstoßes ab (vgl. Hierzu Walter, in: beckonline.GROSSKOMMENTAR StVG, GesamtHrsg: Gsell/Krüger/Lorenz/Reymann, Hrsg: Spickhoff, Stand: 01.01.2022, § 17 Rn. 79 ff.; OLG Köln BeckRS 2016, 114560; OLG Hamm NZV 2010, 79 (80); OLG Düsseldorf BeckRS 2017, 137667).

33
Der Anscheinsbeweis ist hier erschüttert, da zur Überzeugung des Gerichts (s. o.) der Beklagte zu 2) mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit und trotz einer vor ihm liegenden roten Ampel den Kurvenbereich auf seiner Fahrspur passiert hat und damit maßgeblich ein überwiegendes Verschulden an der Kollision trägt, da der Unfall mit einem Heranfahren mit einer angepassten Geschwindigkeit hätte verhindert werden können. Dementsprechend ist dem Beklagten zu 2) ein schuldhafter Verstoß gegen § 3 Abs. 1, § 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 7 StVO vorzuwerfen. Die Grundregel des § 3 Abs. 1 StVO besagt, dass jeder Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht (Abs. 1 S. 1) und innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten kann (Abs. 1 S. 4). Vor Kuppen und unübersichtlichen Kurven ist die Geschwindigkeit rechtzeitig anzupassen (OLG Celle VersR 1973, 450). Der Beklagte zu 2) ist derart schnell im Kurvenbereich gefahren, dass sein Fahrzeug bereits in einer Drift-Bewegung gewesen ist, sodass er mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit unterwegs war. Dazu ist in der Abwägung entgegen der Ansicht der Beklagten zu berücksichtigen, dass die Ampelanlage bereits etwa zwei Sekunden lang rot gezeigt hat, bevor der Beklagte zu 2) mit der Front auf Höhe der Ampel überhaupt ankam und es zu einer streifenden Kollision kam. Gem. § 37 StVO ordnet das Rotlicht einer Lichtzeichenanlage an „Halt vor der Kreuzung“. Auch das zuvor angezeigte Gelblicht nach vorangegangenem Grünlicht ordnet mit der Regelung „Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten“ an, dass grds. an der Haltelinie bzw. der Fluchtlinie vor der Wechselzeichenanlage angehalten werden muss, wenn das nächste Farbsignal rot ist (vgl. Ritter, in: BeckOK StVR, Dötsch/Koehl/Krenberger/Türpe, 28. Edition, Stand: 15.07.2025, § 37 Rn. 29). Der Beklagte zu 2) fuhr jedoch mit gleichbleibender hoher Geschwindigkeit und missachtete das Gebot des § 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 7 StVG. Kommt es aufgrund eines Rotlichtverstoßes zu einer Kollision ist im jeweiligen Einzelfall aufgrund der erhöhten Sorgfaltspflichten und der damit verbundenen erheblichen Gefahren der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit in Betracht zu ziehen (vgl. OLG Saarbrücken BeckRS 2023, 8583). Allein aus dem Rotlichtverstoß kann indes nicht stets auf grobe Fahrlässigkeit geschlossen werden. Bei einer groben Sorgfaltspflichtverletzung ist idR eine Haftungsquote zu 100% anzunehmen, wenn dem anderen Verkehrsteilnehmer kein oder nur ein geringer Sorgfaltsverstoß zur Last fällt (s. OLG Saarbrücken BeckRS 2023, 8583; OLG Hamm VersR 1984, 195; OLG Frankfurt a. M. NZV 1994, 363; sa Grüneberg Haftungsquoten Rn. 1 f. mit zahlreichen Beispielen). Hier ist in der Abwägung aber keine Haftung des Beklagten zu 2) von 100% angemessen, da der Unfall nicht unmittelbar und allein durch den (nachkollisionären) Rotlichtverstoß des Beklagten zu 2) verursacht wurde, sondern ebenfalls durch den Spurwechsel des Fahrers des klägerischen Fahrzeugs (s.o.). Es liegt hier gerade nicht so, dass der Unfall

erst nach Passieren der roten Ampel und damit allein kausal deswegen im Kreuzungsbereich verursacht wurde, sondern schon vor der Haltelinie.

34
Unter Abwägung aller Umstände erscheint dem Gericht für die vorliegende Unfallsituation daher eine Schadensverteilung von 25% zu Lasten des klägerischen KFZ und 75% zu Lasten der Beklagten als angemessen und sachgerecht.

35
V. Unter Berücksichtigung dieser Haftungsquote von 75% zulasten der Beklagten steht der Klägerin gegen die Beklagten als Gesamtschuldner ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 616,90 € (Zahlung an N. R. A. P. GmbH) sowie 1.411,47 € an die Klägerin zu. Ein darüber hinausgehender Betrag war unbegründet und daher abzuweisen.

36
Gemäß § 249 BGB ist der erforderliche Geldbetrag zu ersetzen, das heißt die Aufwendung die ein verständlich wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte (Grüneberg/Grüneberg, 81. Aufl. 2022, § 249 Rn. 12). Der Geschädigte ist nach schadensrechtlichen Grundsätzen in der Wahl der Mittel zur Schadensbehebung frei. Er darf zur Schadensbeseitigung grundsätzlich den Weg einschlagen, der aus seiner Sicht seinen Interessen am besten zu entsprechen scheint. Denn Ziel der Schadensrestitution ist es, den Zustand wiederherzustellen, der wirtschaftlich gesehen der hypothetischen Lage ohne das Schadensereignis entspricht (Senatsurteile vom 13.12.2022 – VI ZR 324/21, VersR 2023, 330 Rn. 10 = r+s 2023, 185; vom 17.12.2019 – VI ZR 315/18, NJW 2020, 1001 Rn. 14). Der Geschädigte kann jedoch vom Schädiger nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur die Kosten erstattet verlangen, die vom Standpunkt eines verständigen, wirtschaftlich denkenden Menschen in der Lage des Geschädigten zur Behebung des Schadens zweckmäßig und notwendig erscheinen. Er ist nach dem Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadensbeseitigung aufzuwendenden Kosten beeinflussen kann. Allerdings ist bei der Beurteilung, welcher Herstellungsaufwand erforderlich ist, auch Rücksicht auf die spezielle Situation des Geschädigten, insbesondere auf seine Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen (sog. subjektbezogene Schadensbetrachtung, st. Rspr., vgl. nur Senatsurteile vom 13.12.2022 – VI ZR 324/21, VersR 2023, 330 Rn. 11 = r+s 2023, 185; vom 17.12.2019 – VI ZR 315/18, NJW 2020, 1001 Rn. 15 mwN).

37
1. Die Klägerin hat Anspruch auf Zahlung der Reparaturkosten (netto) von 1.167,72 €. Ein weitergehender Anspruch besteht nicht und die Klage war insoweit abzuweisen.

38
a. Entgegen des Einwands der Beklagten muss sich die Klägerin nicht auf eine Alternativwerkstatt verweisen lassen. Der Geschädigte muss sich auf die günstigere Reparatur in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen freien Fachwerkstatt verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und gegebenenfalls beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht, und wenn er gegebenenfalls vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen (Senat, NJW 2017, 2182 Rn. 7; NJW 2015, 2110 = VersR 2015, 861 Rn. 9 f.; NJW 2014, 3236 Rn. 8; NJW 2014, 535 = VersR 2014, 214 Rn. 9; NJW 2013, 2817 = VersR 2013, 876 Rn. 8; NJW 2010, 2941 = DAR 2010, 577 Rn. 6 f.; NJW 2010, 2727 Rn. 6 f., jew. mwN). Aber selbst bei Gleichwertigkeit der Reparatur zu einem günstigeren Preis, muss sich der Geschädigte bei einem Fahrzeugalter von bis zu drei Jahren wegen der damit möglichen Schwierigkeiten für Gewährleistungsrechte, etc. nicht auf eine freie Werkstatt verweisen lassen (BGH r+s 2010, 348 = VersR 2010, 1096; r+s 2010, 34 = VersR 2010, 225). Bei Kfz, die älter sind als drei Jahre, ist die Verweisung für den Geschädigten ebenfalls unzumutbar, wenn er konkret darlegt, dass er sein Kfz bisher stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt hat warten und reparieren lassen (BGH r+s 2015, 420; r+s 2010, 348 = VersR 2010, 1096; r+s 2010, 346 = VersR 2010, 1097).

39

Der Verweis auf die Referenzwerkstatt ist der Klagepartei nicht zumutbar. Diese konnte darlegen und beweisen, dass der Pkw stets in einer Markenwerkstatt gewartet und repariert wurde, nachdem das Fahrzeug des Klägers zum Unfallzeitpunkt älter als drei Jahre war gem. der Erstzulassung im Jahr 2021 (BGH, NJW 2010, 606; NJW 2010, 2118). Dies ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts nach § 286 ZPO aus der Anlage K10 und den Ausführungen des Sachverständigen H.. Eine Wartung ist eingetragen bei einer Audi-Vertragswerkstatt am 18. 7. 2023 bei 30.176 Kilometern. Aus technischer Sicht ist dies korrekt, auch wenn die 30.000 Kilometer minimal überschritten waren. Eine weitere Eintragung ist dann jedoch nicht dargelegt oder auf diesem Ausdruck, Anlage K 10 ersichtlich. Der Unfall war im S. 2024, also etwa 14 Monate nach der Wartung. Aus technischer Sicht passt dies noch auch mit der Laufleistung, die im Gutachten drin steht. Die nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen macht sich das Gericht zu eigen, sodass durch Anlage K10 plausibel die durchgängige Wartung bei einer … Vertragswerkstatt nachgewiesen ist.

40
b. Somit ergibt sich ein im übrigen unstreitiger Reparaturkostenbetrag von 1.556,96 € netto. Unter Anwendung der Haftungsquote von 75% ergibt sich daher ein erstattungsfähiger Betrag von 1.167,72 €.

41
2. Die Klägerin hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner einen Anspruch auf Ersatz der Wertminderung iHv. 225,00 €. Ein weitergehender Anspruch besteht nicht und die Klage war insoweit abzuweisen.

42
Grundsätzlich handelt es sich bei einer unfallkausalen Wertminderung um einen ersatzfähigen Schaden iSd. § 251 Abs. 1 Alt. 2 BGB (vgl. Brand, in: beckonline.GROSSKOMMENTAR BGB, GesamtHrsg: Gsell/Krüger/Lorenz/Reymann, Hrsg: Gsell, Stand: 01.03.2024, § 251 Rn. 31 ff.).

43
Die Wertminderung beträgt unstreitig 300,00 €, sodass sich unter Anwendung der Haftungsquote von 75% daher ein erstattungsfähiger Betrag von 225,00 € ergibt.

44
3. Die Klägerin hat einen Anspruch auf Zahlung der Sachverständigenkosten iHv. 616,90 € an die N. R. A. P. GmbH. Ein weitergehender Anspruch besteht nicht und die Klage war insoweit abzuweisen.

45
a. Die Klägerin ist auch aktivlegitimiert, da sich aus der Anlage K8 ergibt, dass die Klägerin konkret zur Geltendmachung im eigenen Namen und Leistung an die N. R. A. P. GmbH berechtigt ist.

46
b. Die Kosten für ein Sachverständigengutachten sind unmittelbar mit dem Schaden verbunden und gehören gemäß § 249 BGB zu den auszugleichenden Vermögensnachteilen, soweit die Begutachtung zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs erforderlich und zweckmäßig ist.

47
Im Übrigen sind nach insoweit unstreitigem Vortrag die Sachverständigenkosten grundsätzlich in der Höhe von 822,53 € entstanden, sodass sich unter Anwendung der Haftungsquote von 75% daher ein erstattungsfähiger Betrag von 616,90 € ergibt.

48
4. Die Klägerin hat Anspruch auf Ersatz der Nebenkostenpauschale iHv. 18,75 €. Ein weitergehender Anspruch besteht nicht und die Klage war insoweit abzuweisen.

49
Diese schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 25,00 €. Unter Anwendung der Haftungsquote der Beklagten von 75% ergibt sich daher ein ersatzfähiger Betrag von 18,75 €.

C.

50

Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 367,23 €.

51
Die außergerichtlich angefallenen Rechtsanwaltskosten sind im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität gem. § 249 Abs. 1,2 BGB geschuldet und erforderlich. Zuzusprechen sind die Rechtsanwaltskosten aus einem Gegenstandswert von 2.028,37 €, welche der berechtigten Hauptforderungen der Klagepartei entspricht (s. oben).

1,3 Geschäftsgebühr (Nr. 2400 VV RVG) 288,60 €

Auslagenpauschale (Nr. 7002 VV RVG) 20,00 €

Mehrwertsteuer

58,63 €

Zwischensumme 367,23 €

Anspruch 367,23 €

52
Die Klägerin ist auch aktivlegitimiert, trotz des Einwands der Beklagten hinsichtlich § 10 RVG und § 86 VVG. Gemäß der Anlage K9 ergibt sich, dass die Klägerin durch die Rechtsschutzversicherung ermächtigt wurde die nach § 86 VVG übergegangene Forderung im eigenen Namen geltend zu machen und Leistung an sich zu fordern. Der Einwand des § 10 RVG verfängt ebenso nicht, da dies nur das Innenverhältnis des Mandanten und des Anwalts betrifft (vgl. Saarländisches OLG, Urteil vom 18.06.2020 – 4 U 47/19).

D.

53
Der Anspruch auf Zinsen folgt aus §§ 280 Abs. 2, 286, 288 BGB. Dieser besteht ab dem 12. 12. 2024. Mit Schreiben vom 11. 10. 2024 machte die Klägerin durch den von ihr beauftragten Rechtsanwalt gegenüber der Beklagten zu 1) die Schäden geltend und forderte diese unter Fristsetzung bis zum 25. 10. 2024 zur vollständigen Regulierung auf. Mit Schreiben vom 11. 12. 2024 lehnte die Beklagte zu 1) eine Regulierung ab.

54
Die Beklagten befanden sich seit dem 11. 12. 2024 in Verzug, da die Beklagte zu 2) mit Schreiben vom 11. 12. 2024 siehe Anlage K6), die Erfüllung eindeutig und endgültig ablehnte iSd. § 286 Abs. 2 Nr. 3 BGB.

55
Die Zinspflicht beginnt entspr. § 187 Abs. 1 am Tag nach dem Eintritt des Verzugs (BGH NJW-RR 1990, 518 (519); Grüneberg/Grüneberg Rn. 5; MüKoBGB/Ernst Rn. 17), mithin am …11.2024.

E.

56
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 ZPO.

F.

57
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO für die Klägerin und aus §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO für die Beklagten.

G.

58
Die Streitwertfestsetzung erfolgte gem. § 3 ZPO.