Niedersächsisches Justizministerium
- Landesjustizprüfungsamt -

A 1-Klausur
am 8. April 2025
A1-II/25 = RA 9 am 11. September 2026

Die Aufgabe besteht (ohne Deckblatt) aus **10** Blatt und ist vollständig durchnummeriert.

Der Aufgabentext ist vor Beginn auf Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen.

Der Aufgabentext ist separat von der Bearbeitung abzugeben. Er ist nicht Bestandteil der Bearbeitung und wird vernichtet. Sein Inhalt unterliegt der Verschwiegenheitspflicht.

Der Sachverhalt ist zu Prüfungszwecken hergerichtet; er lässt keine Rückschlüsse auf ein tatsächliches Geschehen zu.

Helga Raute
Rechtsanwältin

Rechtsanwältin Raute – Blumenstraße 16 – 30159 Hannover

Blumenstraße 16
30159 Hannover
raute@kanzlei.de
Telefon: 0511/344900
Telefax: 0511/344950
Spar- und Darlehenskasse Hannover
IBAN: DE36 9786 0180 0045 6397 84
BIC: SPKHDE2HXXX
USt-ID-Nr.: DE 937 662 820

Aktenvermerk/Neues Mandat **08.04.2025**

MV Misburger Versicherung AG Vorstand: Dr. Lara May, Karl Kurz, Hans Wille Schützenwall 5 30543 Hannover (Versicherungsnehmer: Florian Fitze)	./.	K+H Versicherung AG Vorstand: Heinz Kühn, Dr. Jo König, Franz Lieb Holstenstraße 167 22765 Hamburg (Vers.-nehmerin: Hansatrans GmbH)

Die Sachbearbeiterin der Mandantin, Frau Silvia Schöne, bezieht sich auf bereits vorab übersandte Unterlagen und berichtet telefonisch Folgendes:

„Die Klage ist unserer Versicherungsgesellschaft am 02.04.2025 zugestellt worden. Das Landgericht Hannover hat eine Verfügung getroffen, wonach innerhalb von zwei Wochen über eine Rechtsanwaltskanzlei mitzuteilen ist, ob sich die MV Misburger Versicherung AG gegen die Klage verteidigen will. Ferner wurde eine Frist von zwei weiteren Wochen eingeräumt, um auf die Klage inhaltlich zu reagieren.

Hintergrund ist ein Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Pkw der Marke Ford, der bei uns Kfz-haftpflichtversichert ist, eines Lkw der Hansatrans GmbH, dessen Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherin die Klägerin ist, und eines dritten Fahrzeugs, eines Pkw VW Golf. Der genaue Unfallhergang ist in der Klage richtig beschrieben.

Allerdings besteht Streit über die konkrete Haftungsverteilung. Ich bin mir schon nicht sicher, ob unsere Versicherungsgesellschaft tatsächlich für die Schäden am Lkw infolge der Kollision allein haftbar gemacht werden kann. Schließlich verhielt sich der Fahrer des Lkw meines Erachtens ebenfalls verkehrswidrig, indem er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h überschritt. Den Inhalt des Unfallrekonstruktionsgutachtens möchte ich zwar nicht in Abrede stellen; bitte prüfen Sie aber dennoch, wie sich die Geschwindigkeitsüberschreitung des Lkw-Fahrers auf die Haftung auswirkt.

Unabhängig von der Frage der Haftungsverteilung erscheinen mir die Kosten für den Miet-Lkw von insgesamt 5.000 € etwas hoch gegriffen, zumal der Gutachter eine Wiederbeschaffungsdauer von lediglich 18 Kalendertagen veranschlagt hat. Hätte sich die Hansatrans GmbH daran gehalten, wären nur Mietkosten von 1.800 € entstanden.

Der geltend gemachte Schaden am Lkw über insgesamt 20.000 € soll nicht bestritten werden. Dass ein wirtschaftlicher Totalschaden des Lkw durch den Unfall verursacht worden war, war anhand des Schadensbildes schon am Unfalltag erkennbar. Dass der neue Lkw erst Anfang Dezember geliefert wurde, ist unserer Versicherungsgesellschaft nicht anzulasten. Zudem muss sich die Klägerin entgegenhalten lassen, dass ihre Versicherungsnehmerin in der Zeit der Anmietung des Ersatz-Lkw keine Betriebskosten für ihren eigenen Lkw zu tragen hatte.

Des Weiteren wurden wir von der Geschädigten Gerda Gärtner, der Fahrerin des VW Golf, für ihre Schäden infolge ihres Ausweichmanövers, das im Graben endete, in Anspruch genommen und haben diese auch beglichen. Sie hat sich, da ihr VW einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitten hat, einen neuen Pkw gekauft. Ferner erlitt sie infolge des Aufpralls ein Schädelhirntrauma ersten Grades mit kurzer Bewusstlosigkeit sowie zahlreiche Prellungen, Schnittwunden und Schürfwunden. Infolgedessen war sie vier Wochen arbeitsunfähig.

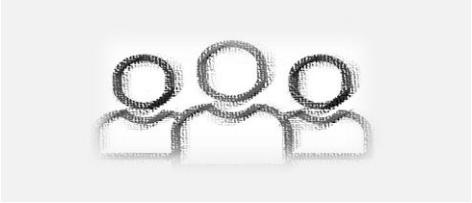
Wir haben diesen Schaden mit einer Zahlung von insgesamt 30.000 € (Wiederbeschaffungsaufwand für VW Golf gemäß Schadensgutachten von 25.000 € brutto und Schmerzensgeld von 5.000 €) an Frau Gärtner (gemäß ärztlicher Atteste) am 24.10.2024 beglichen. Mit Schreiben vom 10.01.2025 habe ich die Klägerin deswegen regressweise in Anspruch genommen.

Selbst wenn die Kollision mit dem Lkw allein durch den Fahrer des Ford verursacht wurde, muss bzgl. des Ausweichmanövers der Geschädigten Gärtner berücksichtigt werden, dass nach den Feststellungen des Gutachtens bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit durch den Lkw dieses Ausweichmanöver, das im Graben endete, so nicht stattgefunden hätte.

Bitte prüfen Sie unsere sich aus der Regulierung der Schäden der Frau Gärtner ergebenden Gegenansprüche gegen die Klägerin, die zumindest mithaftet und machen Sie diese im anhängigen Rechtsstreit geltend! Die Halterin und der Fahrer des Lkw sollen nicht in Anspruch genommen werden.“

Rau.

- Rechtsanwaltskanzlei –
Dr. Jost Abel



Gerichtsstraße 5 - 22767 Hamburg
dr.abel@recht.de
Telefon: 040/98565678
Fax: 040/98765488
Sternbank Hamburg
IBAN: DE03 5701 0001 0088 3321 21
BIC: WEOH ADE3 HYY
USt-ID-Nr.: DE 889 776 554

per beA
Landgericht Hannover
Volgersweg 65
30175 Hannover

25.03.2025

Klage

der K+H Versicherung AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Heinz Kühn, Dr. Jo König, Franz Lieb, Holstenstraße 167, 22765 Hamburg,

– Klägerin –

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Jost Abel, Hamburg,

gegen

die MV Misburger Versicherung AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Dr. Lara May, Karl Kurz, Hans Wille, Schützenwall 5, 30543 Hannover,

– Beklagte –

wegen Regresses aus Versicherungsleistung nach Verkehrsunfall;
vorläufiger Streitwert: 25.000 €.

Namens und in Vollmacht der Klägerin werde ich beantragen,

> **die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 25.000 € nebst Zinsen von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 11.01.2025 zu zahlen.**

Begründung:

Gegenstand der Klage sind Regressansprüche der Klägerin gegen die Beklagte aufgrund eines Verkehrsunfallereignisses vom 18.10.2023. Die Klägerin ist die Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherin des im Eigentum der Hansatrans GmbH stehenden Lastkraftwagens mit dem amtlichen Kennzeichen HH-HT 867. Die Beklagte ist Kfz-Haftpflichtversicherin des Fahrzeugs der Marke Ford mit dem amtlichen Kennzeichen LG-FF 16. Der Verkehrsunfall ereignete sich wie folgt:

Der Fahrer des bei der Klägerin versicherten Lkw, der

> **Zeuge** Max Zusig, Zugweg 48, 20251 Hamburg,

befuhr am 18.10.2023 gegen 07:20 Uhr mit dem Lkw außerorts (bei Adelheidsdorf, Landkreis Celle) die Hannoversche Heerstraße aus Celle kommend in Richtung Hannover. Der Halter und Fahrer des bei der Beklagten versicherten Pkw Ford Focus, Florian Fitze, befuhr ebenfalls die Hannoversche Heerstraße, und zwar aus der Gegenrichtung kommend in Richtung Celle. Hinter dem Beklagtenfahrzeug fuhr Frau Gerda Gärtner mit ihrem VW Golf. Herr Fitze fuhr plötzlich mit seinem Ford Focus leicht nach links auf die Gegenfahrbahn, und zwar genau in dem Moment, als der Zeuge Zusig mit dem Lkw nahezu auf gleicher Höhe war. Es kam zu einer Kollision der linken vorderen Seite des Beklagtenfahrzeugs mit der linken vorderen Fahrzeugseite des Lkw. Das Beklagtenfahrzeug prallte ab und kam sodann am rechten Seitenstreifen zum Stehen. Durch den Anstoß wurde das Fahrwerk des Lkw so beschädigt, dass eine Lenkung des Lkw nicht mehr möglich war. Der Zeuge Zusig geriet deshalb mit dem Lkw nach links auf die Gegenfahrbahn. Eine Kollision zwischen dem Lkw und dem ursprünglich hinter dem Beklagtenfahrzeug fahrenden VW Golf der Geschädigten Gärtner konnte diese nur noch durch ein Ausweichmanöver vermeiden. Frau Gärtner lenkte ihren VW Golf geistesgegenwärtig nach rechts in den parallel zur Straße verlaufenden Graben und kam dort zum Stehen.

Beweis: Zeugnis des Max Zusig, b.b.

Der Unfallhergang ist zwischen den Parteien im Wesentlichen vorgerichtlich unstreitig geblieben, da bereits durch die Polizei vor Ort ein DEKRA-Sachverständiger, Dipl.-Ing. Arnold, mit der Erstellung eines Unfallrekonstruktionsgutachtens beauftragt wurde. Das Gutachten überreiche ich als

Anlage K1.

Anschließend nahm die Halterin des Lkw, die Hansatrans GmbH, die Klägerin als Kaskoversicherin für den am Lkw entstandenen Schaden in Anspruch, den die Klägerin auch ausglich. Die streitgegenständlichen Aufwendungen der Klägerin betreffen den Wiederbeschaffungsaufwand, der sich wie folgt berechnet:

Wiederbeschaffungswert netto:	23.200 €
abzüglich Restwert netto:	3.200 €
insgesamt:	20.000 €

Die Schadenshöhe folgt aus einem seitens der Klägerin eingeholten TÜV-Nord-Sachverständigengutachten vom 20.10.2023, das ich als

Anlage K2

überreiche. Daraus ergibt sich, dass der Lkw durch die Kollision vor allem an der linken Vorderseite diverse Schäden erlitt (u.a. Bruch der Fahrerhausverkleidung, starke Beschädigung des vorderen

Fahrwerks, Zerstörung des Aufstiegs zum Fahrerhaus links, Riss des Kraftstofftanks links). Den Reparaturaufwand bezifferte der Gutachter mit 33.000 €.

Darüber hinaus entstanden der Klägerin Aufwendungen für Mietwagenkosten, die zunächst ihre Versicherungsnehmerin aufbringen musste. Die Versicherungsnehmerin, die Hansatrans GmbH, ist ein Speditionsunternehmen, das auf den sicheren Transport von Baustoffen spezialisiert ist. Sie nahm nach dem Unfallereignis für die Dauer von 50 Tagen einen mit dem beschädigten Lkw vergleichbaren Miet-Lkw in Anspruch, um die bereits angenommenen Transportaufträge erfüllen zu können. Zwar weist das o.g. Sachverständigengutachten (Anlage K2) eine Wiederbeschaffungsdauer von lediglich 18 Kalendertagen aus. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Versicherungsnehmerin drei Wochen vor dem Unfallereignis, am 27.09.2023, einen neuen Lkw als Ersatz für den streitgegenständlichen, damals bereits gebrauchten Lkw bestellt hatte. Eine Lieferung war ihr für den 30.11.2023 in Aussicht gestellt worden.

Beweis: Bestellbestätigung Firma Lkw-Handel Hohlbaum vom 29.09.2023, **Anlage K3.**

Tatsächlich erfolgte die Lieferung des neuen Lkw erst am 07.12.2023,

Beweis: Lieferquittung vom 07.12.2023, **Anlage K4,**

was jedoch der Versicherungsnehmerin der Klägerin nicht anzulasten ist.

Für den Zeitraum vom 18.10.2023 bis zum 06.12.2023, in welchem der Versicherungsnehmerin kein Lkw zur Verfügung stand, mithin für die Dauer von sieben Wochen und einem Tag, also (7 x 7 Tage + 1 Tag =) 50 Tage nach dem Unfall, durfte sie daher einen Miet-Lkw in Anspruch nehmen. Die Mietkosten betrugen (100 €/Tag x 50 Tage =) 5.000 € (netto);

Beweis: Rechnung der Autovermietung TruckBox GmbH vom 08.12.2023, **Anlage K5.**

Diese Kosten bezahlte die Versicherungsnehmerin; die Klägerin erstattete dann die Kosten.

Die Anschaffung eines Interimsfahrzeugs für die Zeit bis zur Lieferung des neuen Lkw und der anschließende Weiterverkauf hätten weitere Aufwendungen, u.a. Zulassungs- und Abmeldekosten, und Risiken, etwa aufgrund verborgener Mängel des Interimsfahrzeugs, bedeutet, die ebenfalls von der Beklagten zu tragen gewesen wären. Die Anschaffung eines Interimsfahrzeugs war also für die Versicherungsnehmerin nicht zumutbar.

Die Klägerin machte sodann ihre Kosten im Wege des Regresses schriftlich gegen die Beklagte geltend. Diese lehnte eine Zahlung jedoch mit dem als

Anlage K6

überreichten Schreiben vom 10.01.2025 mit Verweis auf ihre bereits an die Geschädigte Gärtner geleisteten Zahlungen ab. Die Beklagte ist insoweit der Ansicht, ihr stünden Gegenansprüche zu. Diese Auffassung ist aber aus den folgenden Gründen nicht haltbar:

Herr Fitze als Fahrer des Ford Focus verursachte aufgrund eines grob verkehrswidrigen Verstoßes die Kollision mit dem Lkw. Ohne diesen Unfall wäre es nicht dazu gekommen, dass der Lkw auf die Gegenfahrbahn geriet und die Geschädigte Gärtner ausweichen musste.

In dem Unfallrekonstruktionsgutachten ist zwar festgestellt worden, dass der Fahrer des Lkw vor der Kollision mit einer Geschwindigkeit von mindestens 65 km/h statt der in dem Unfallbereich für ihn zulässigen 60 km/h unterwegs war. Die Kollision war für den Fahrer des Lkw allerdings auch unter Einhaltung der für ihn zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nicht vermeidbar. Nach dem Ergebnis des Gutachtens war die Zeit zwischen dem Überfahren der Mittellinie durch Herrn Fitze kürzer als die Zeit, die ein Idealfahrer auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h benötigen würde, um auf dieses Überfahren, z.B. durch Ausweichen oder durch Bremsen, zu reagieren.

Beweis: DEKRA-Gutachten, bereits überreicht als Anlage K1.

Diese minimale Geschwindigkeitsüberschreitung des Lkw-Fahrers hat also bei der Beurteilung der Haftung für die Kollision außer Betracht zu bleiben. Sie ist deswegen auch für das zum Aufprall im Graben führende Ausweichmanöver der Geschädigten Gärtner nicht zu berücksichtigen. Es bedürfte dafür eines erst nach der Kollision neu hinzukommenden Verursachungsbeitrags des Lkw-Fahrers, um seine Haftung zu begründen; einen solchen gab es nicht. Auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hätte sich der Lkw in den Gegenverkehr bewegt.

Die einzige Unfallursache setzte daher der Fahrer des Beklagtenfahrzeugs Herr Fitze, so dass die Beklagte für alle entstandenen Schäden – sowohl für den mit dieser Klage geltend gemachten Schaden am Lkw als auch jene, welche sich für die Geschädigte Gärtner aus dem Unfallereignis ergeben haben, aber nicht streitgegenständlich sind – zu 100 % ersatzpflichtig ist.

Ein Anspruch der Beklagten gegen die Klägerin, den die Beklagte der Klageforderung entgegenhalten könnte, besteht nicht.

Dr. Jost Abel
Rechtsanwalt

DEKRA DEKRA-Nr.: 2023-792053170

Anlage K1

DEKRA Automobil GmbH
D-29227 Celle

Bearbeiter: Dipl.-Ing. A. Arnold
Datum: 13.03.2024

Polizeiinspektion Celle
Jägerstraße 1
29221 Celle

Unfallrekonstruktionsgutachten

Auftragserteilung: 18.10.2023 durch die Polizeiinspektion Celle
Unfalltag: 18.10.2023
Besichtigungsdatum: 18.10.2023
Besichtigungsort: Hannoversche Heerstraße, Celle

Unfallörtlichkeit

Die Unfallstelle befindet sich auf einem geraden Fahrbahnabschnitt außerhalb geschlossener Ortschaft. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Asphalt und wies zum Besichtigungszeitpunkt keine Straßenschäden auf. Die Hannoversche Heerstraße verfügt im gegenständlichen Fahrbahnabschnitt über jeweils einen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h für Pkw; 60 km/h für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t, also für den in den Unfall involvierten Lkw.

Unfallbeteiligte Fahrzeuge

	1	2	3
Fahrzeugklasse	Lkw mit Sattelanhänger	Pkw	Pkw
Hersteller	DAF	Ford	VW
Verkaufsbezeichnung	XF 460 FT	Focus	Golf VIII
Halter	Hansatrans GmbH	Florian Fitze	Gerda Gärtner
Fahrer	Max Zusig	Florian Fitze	Gerda Gärtner
[…]	[…]	[…]	[…]

Ausweislich der zur Verfügung gestellten Frachtpapiere war der Lkw zum Unfallzeitpunkt mit 19.630 kg Baumaterialien beladen. Die Gesamtmasse des Lkw betrug demnach 35.950 kg.

Rekonstruktion der Geschwindigkeiten

1. Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw Ford

Die Geschwindigkeit des Pkw Ford zum Zeitpunkt der Kollision lässt sich damit aufgrund der kollisionsmechanischen Zusammenhänge auf

77 km/h bis 80 km/h

eingrenzen. Eine Überschreitung der für den Pkw Ford zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist demnach aus technischer Sicht nicht nachweisbar.

2. Geschwindigkeit und Position des Lkw bei der Kollision mit dem Pkw Ford sowie Geschwindigkeit beim Übertritt in die Gegenfahrbahn

Die Geschwindigkeit des Lkw zum Zeitpunkt der Kollision mit dem Pkw Ford lässt sich damit aufgrund der kollisionsmechanischen Zusammenhänge auf

65 km/h bis 68 km/h

eingrenzen. Eine Überschreitung der für den Lkw zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ist demnach aus technischer Sicht nachweisbar.

Aufgrund der Spurenlage ist feststellbar, dass der Lkw im Zeitpunkt der Kollision möglichst weit rechts gefahren ist.

Damit ergab sich eine Geschwindigkeit des Lkw zu dem Zeitpunkt, als dieser infolge der Kollision mit dem Pkw Ford auf die Gegenfahrbahn geriet, von noch 40 km/h bis 44 km/h. Eine Überschreitung der für den Lkw zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ist demnach zu diesem Zeitpunkt aus technischer Sicht nicht mehr nachweisbar.

3. Geschwindigkeit des Pkw VW

Die Geschwindigkeit des Pkw VW zum Zeitpunkt des Aufpralls im Graben lässt sich damit aufgrund der kollisionsmechanischen Zusammenhänge auf

57 km/h bis 69 km/h.

eingrenzen. Ein Nachweis über eine mögliche Überschreitung der für den Pkw VW zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ließ sich aus technischer Sicht demnach nicht führen.

Ausweichmöglichkeiten des Lkw und Schadenswahrscheinlichkeit

1. Betreffend die Kollision mit dem Pkw Ford

Der Nachweis einer Ausweichmöglichkeit des Lkw-Fahrers bei der Kollision mit dem Pkw Ford kann nicht geführt werden, da die Zeit zwischen der Reaktionsaufforderung durch das Überfahren der Mittellinie durch den Pkw Ford und der Kollision zwischen dem Lkw und dem Pkw Ford auch unter Zugrundelegung einer hypothetischen Geschwindigkeit des Lkw von 60 km/h kürzer ist als die Verzugszeit, die der Lkw-Fahrer benötigen würde, um auf dieses Ereignis etwa durch Ausweichen oder durch Bremsen zu reagieren. Der Lkw-Fahrer hätte damit auch unter Einhaltung der für ihn zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h der Kollision nicht ausweichen können. Bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch den Lkw-Fahrer wären die am Lkw infolge der Kollision eingetretenen Schäden auch nicht weniger schwer ausgefallen, vielmehr wären die eingetretenen Schäden gleichbleibend eingetreten. Die geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung hatte ausweislich der nachfolgenden Berechnungen keinen nennenswerten Einfluss auf die im Kollisionszeitpunkt wirkenden physikalischen Kräfte.

Außerdem hatte auch die erhöhte Gefährlichkeit des Lkw aufgrund seines Gewichts und seiner Länge keinen Einfluss auf den Eintritt der Kollision und der sich daraus ergebenden Schäden.

2. Betreffend das Befahren der Gegenfahrbahn

Aufgrund der durch die Kollision verursachten starken Beschädigung des vorderen Fahrwerks war der Lkw im Anschluss nicht mehr lenkbar. Ursächlich für das Überschreiten der Mittellinie und Hineinfahren auf die Gegenfahrbahn durch den Lkw war der durch die Kollision eingebrachte Drehimpuls, durch den der Lkw auf die Gegenfahrbahn abgelenkt wurde. Der Lkw-Fahrer hatte in der Folge keine Möglichkeit mehr, Einfluss auf die Bewegungsrichtung des Lkw zu nehmen und damit eine Fahrt auf die Gegenfahrbahn zu verhindern.

Wenn der Lkw bei der Kollision mit dem Pkw Ford nur die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h innegehabt hätte, so wäre er dennoch nicht mehr lenkbar gewesen, weil auch bei dieser Geschwindigkeit die starke Beschädigung des vorderen Fahrwerks am Lkw eingetreten wäre, so dass der Lkw-Fahrer auch dann ein Befahren der Gegenfahrbahn durch Gegensteuern nicht hätte verhindern können. Allerdings wäre der Lkw-Fahrer in diesem Falle aufgrund der geringeren Ausgangsgeschwindigkeit mit deutlich geringerer Geschwindigkeit (24 km/h statt mindestens 40 km/h) auf die Gegenfahrbahn geraten, so dass der ihm entgegenkommenden Fahrerin des Pkw VW mehr Reaktionszeit (ca. 2 Sekunden) zur Verfügung gestanden hätte, um ihren Pkw abzubremsen und so auszuweichen, dass sie nicht in den Graben gefahren wäre und keinen bzw. keinen so schwerwiegenden Schaden erlitten hätte.

Ausweichmöglichkeiten des Pkw VW

Für die Fahrerin des Pkw VW war der Unfall unabwendbar.

Sie hat demnach ausreichend Abstand zu dem vor ihr fahrenden Pkw Ford gehalten, um noch hinter diesem zum Stehen zu kommen, wenn er plötzlich gebremst worden wäre. Um einer Kollision mit dem ihr plötzlich entgegenkommenden Lkw auf ihrer Fahrbahn zu entgehen, blieb ihr hingegen lediglich ein ruckartiges und heftiges Verreißen des Lenkrades nach rechts, wodurch das Fahrzeug in den unmittelbar angrenzenden Graben fuhr. Aufgrund der dargestellten Geschwindigkeit des in ihre Fahrspur hineinfahrenden Lkw war der Fahrerin des Pkw VW ein Vorbeifahren rechts auf ihrer Fahrspur nicht mehr möglich. Die aus Sicht der Fahrerin des Pkw VW für eine Ausweichmöglichkeit potenziell zur Verfügung stehende Gegenfahrbahn links war wegen der Länge des Lkw durch das Lkw-Heck blockiert.

Arnold

Arnold, Dipl.-Ing.

Celle, den 13.03.2024

Bearbeitungsvermerk:

1. Die Angelegenheit ist aus anwaltlicher Sicht zu begutachten. Der Sachverhalt ist nicht zu schildern. Zeitpunkt der Begutachtung ist der **08.04.2025.**
2. Auf alle angesprochenen Rechtsfragen ist einzugehen, ggf. ergänzend/hilfsgutachterlich. Sollte eine Frage für beweiserheblich gehalten werden, ist die Beweislage zu prognostizieren.
3. Überlegungen zur Zweckmäßigkeit des Vorgehens sind anzustellen.
4. Ein Schreiben an die Mandantin und/oder ein Schriftsatz (insoweit sind nur die Anträge zu formulieren) ist/sind zu verfassen. In einem Schreiben ist eine Bezugnahme auf Rechtsausführungen im Gutachten erlaubt. Entsprechende Aussparungen sind durch Klammern […] kenntlich zu machen.
5. Vollmachten, Zustellungen – auch per beA – und andere Formalien sind in Ordnung.
6. Soweit Unterlagen nicht abgedruckt sind, ist zu unterstellen, dass diese den angegebenen Inhalt haben. Wurden einzelne Passagen weggelassen, sind diese unbedeutend. Weitere Informationen konnten nicht erlangt werden.
7. Es ist davon auszugehen, dass
   a) die Kaskoversicherung zugunsten der Hansatrans GmbH den Ersatz der Kosten sowohl für die Schäden am unfallbeteiligten Lkw als auch für die Anmietung des Ersatz-Lkw umfasst und keine Selbstbeteiligung der Hansatrans GmbH vorsieht;
   b) die geltend gemachten Kosten für die Anmietung des Ersatz-Lkw dem zum maßgeblichen Zeitpunkt marktüblichen Normaltarif entsprachen.
8. Auf §§ 115, 86 VVG wird verwiesen. Im Rahmen der Prüfung der Gegenansprüche der Mandantin gegen die Klägerin ist § 86 VVG nicht anwendbar.
9. Adelheidsdorf liegt im Bezirk des AG Celle und des LG Lüneburg.