



An das
Amtsgericht XXX

12345 XXX

Manfred Schrod * Dipl.-Physiker, Dipl.-Ing.
Dr.-Ing Alexander Schrod Dipl.-Ing. VDI
W. Degenhardt Kfz.-Meister

34123 KASSEL-B., Gecksbergstr. 2

www.schrodt.biz **schrodt@web.de**

Tel. 0561 / 52 63 25 Fax 0561 / 52 84 45;

*von der Ingenieurkammer Hessen als Beratender Ingenieur zugelassen

Ihr Zeichen
XXX

Ihre Nachricht vom
22.11.24

Mein Zeichen
Beispiel

07.01.2025

GUTACHTEN / EXPERTISE

Betrifft: Rechtsstreit AAA gegen BBB u.a.

Az. XXX

Ergebnis :

Es lässt sich belegen, dass das klägerische Fahrzeug im Moment der Kollision schneller war als das Beklagtenfahrzeug.

Der Parteivortrag der Klägerseite kann nicht verifiziert werden. Insbesondere die Ablenkung des klägerischen Fahrzeuges mit der Hinterachse nach links infolge der Kollision ist auszuschließen. Auch war das klägerische Fahrzeug im Kreuzungsbereich hinter dem Beklagtenfahrzeug und es konnte von dort aus bei rechtzeitiger Reaktion die Kollision räumlich und zeitlich vermieden werden.

1. Vorwort

Am 13.12.24 erhielt ich vom Amtsgericht XXX den Auftrag, ein schriftliches Gutachten zum unten genannten Vorgang zu erstatten. Dazu erhielt ich die Akten bis Bl. === sowie nach Anforderung die Lichtbilder des klägerischen Fahrzeuges.

2. Vorgang

Die unten genannten Beteiligten waren in ein Unfallereignis verwickelt. Der Ablauf ist streitig.

3. Unfalldaten

Ort, Datum, Uhrzeit : ABC
 Am 13.3.2023 gegen 20.40 Uhr

Witterung : Tageslicht,

Fahrbahn : Schwarzdecke, trocken,

Beteiligte : 01) BBB
 Pkw VW Golf,
 02) AAA
 Pkw Mercedes CLA,

4. Beweisbeschluss des Gerichts

Es soll Beweis erhoben werden über die Behauptungen der Klägerin, die Beklagte zu 1) sei am 13.3.2023 ca. 20.40 Uhr in ABC im Rahmen eines Spurwechsels von der rechten auf die linke Spur mit der linken Seite ihres VW-Golf, gegen die rechte Seite des von ihrem Ehemann geführten Pkw Mercedes, gestoßen und habe dort den im

Gutachten vom 23.3.23 festgestellten Schaden vorne rechts verursacht. Ferner sei ihr Auto durch den VW Golf nach links gedrückt worden, wodurch der Mercedes mit dem Reifen hinten links gegen die Betoneinfassung an der XXX Straße geschoben worden sei, wodurch der weitere Schaden am linken Hinterrad gemäß dem Gutachten entstanden sei, durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens.

5. Sachverständige Ausführungen

5.1. Grundlagen

Zur Analyse des streitgegenständlichen Unfallgeschehens stehen die Akten des AG XXX bis Bl.=== sowie die Lichtbilder der unfallbeteiligten Fahrzeuge zur Verfügung.

5.2. Schäden am Fahrzeug des Klägers

Ausweislich des Gutachtens YYY vom 23.3.23 zeigt das klägerische Fahrzeug auf der rechten Seite im vorderen Bereich Kontakt- und Schrammspuren am Kotflügel, Vorder- rad und Stoßfänger.





Die erkennbaren Spuren verlaufen horizontal bzw. schräg von oben nach unten und sind in der Ausprägung von vorn nach hinten abnehmend in der Intensität.



Der schräge Verlauf stammt von dem sich drehenden Hinterrad am gegnerischen VW Golf.

Der Erstkontakt lag am rechten vorderen Stoßfänger vorn neben der Lufteinlassöffnung (unteres Lichtbild auf der Vorderseite). Im weiteren Verlauf zeigt sich eine abnehmende Intensität der Kraftübertragung von vorn nach hinten.

Der Kontakt des rechten Hinterrades ist zeitlich zunächst objektiv nicht einzugrenzen. Dieser entstand unzweifelhaft vom Kontakt mit der Betoneinfassung des Fahrbahnteilers der Sauerfelder Straße – ob dieser jedoch vor oder nach dem Kontakt vorn rechts entstanden ist, lässt sich objektiv nicht klären.

5.3. Schäden am Fahrzeug der Beklagten

An dem VW Golf der Beklagtenseite zeigen sich streifende Schäden seitlich hinten links. Dabei wurde die Verkleidung des hinteren Stoßfängers seitlich und von hinten kontaktiert und verformt. Der Erstanstoßpunkt lag dabei hinter den Fahrzeugumrissen

des Golf – also es lag nicht nur ein streifender Kontakt vor, sondern auch ein anteilig von hinten nach vorn gestoßener Kontakt (siehe Pfeile in den nachfolgenden Lichtbildern).

Dabei ist ein völlig gleichmäßiger Verlauf der Spuren feststellbar ohne Unstetigkeiten, sodass von einem kontinuierlichen Kontakt ohne unstetige Kraft- oder Impulsänderungen auszugehen ist.



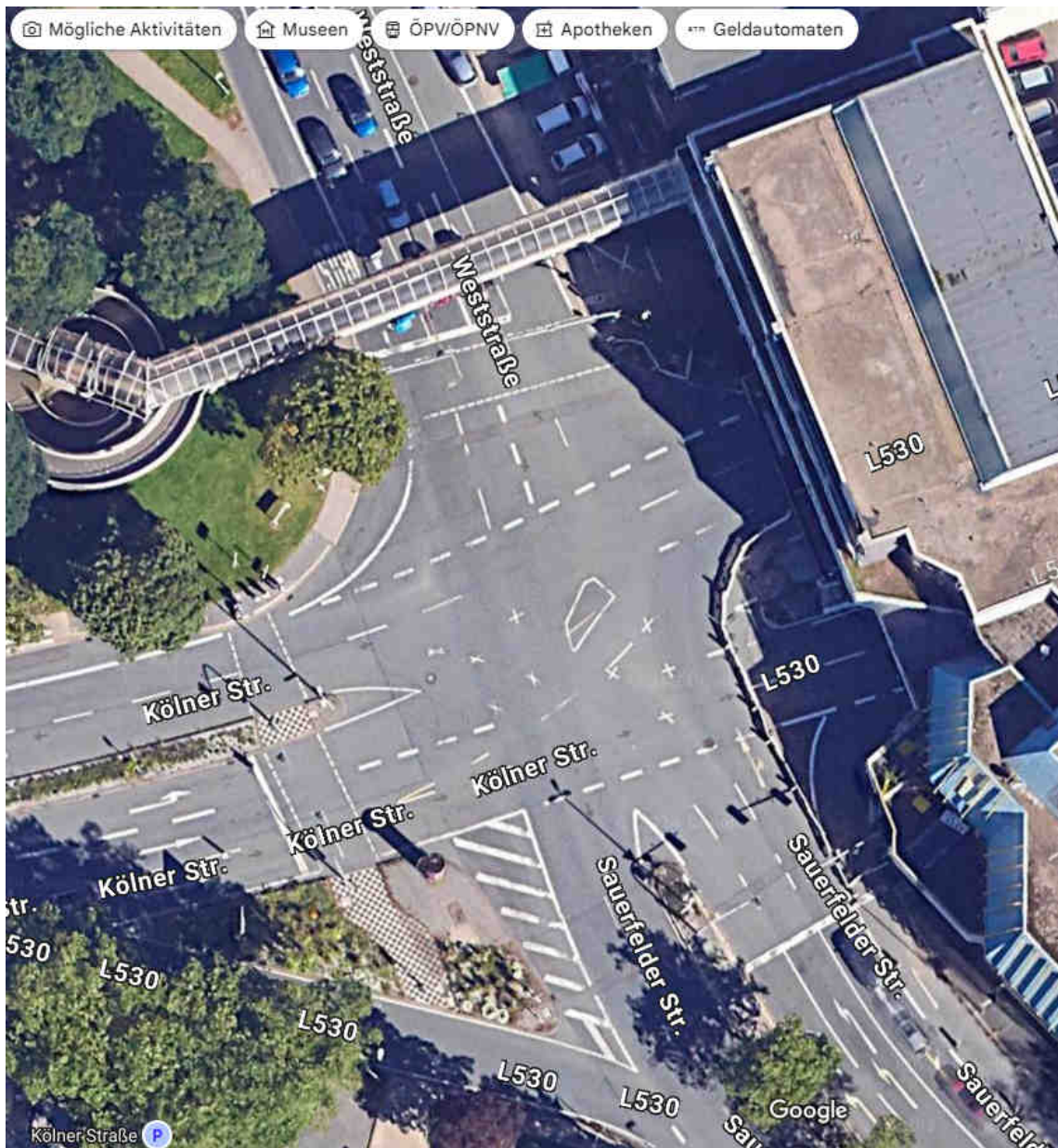
Anstoßrichtung von hinten nach vorn am VW Golf



Erstanstoß am VW Golf von hinten nach vorn

5.4. Unfallörtlichkeit

Eine Besichtigung der Unfallörtlichkeit kann zunächst keine nennenswerten neuen Erkenntnisse bringen, da keine Spuren oder Schäden vorhanden gewesen sein sollen. Eine Übersicht aus GoogleMaps ist aus unfallanalytischer Sicht ohnehin in streitigen Fällen Stand der Technik.





Übersicht entgegen der Fahrtrichtung beider unfallbeteiligter Fahrzeuge. Es fehlen konkrete Fahrspureinteilungen oder -markierungen. Lediglich Spurkreuze sind zu erkennen.

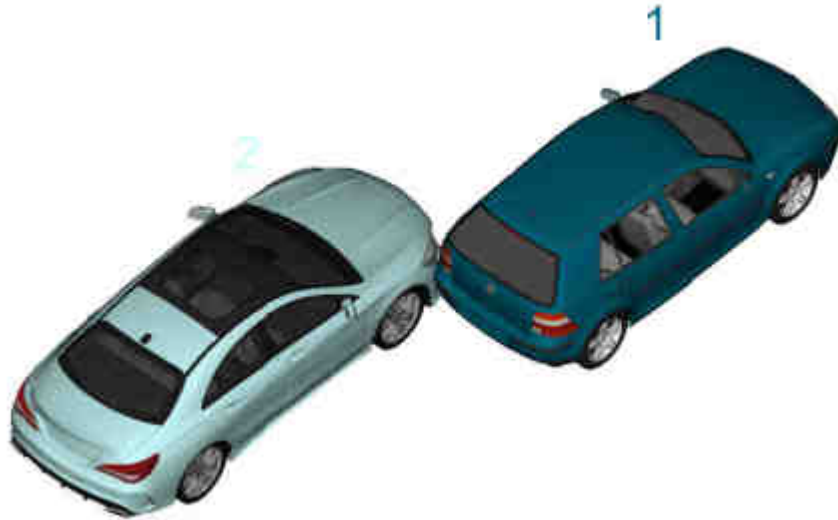


Übersicht in Fahrtrichtung der Beteiligten mit der Mittelinsel.

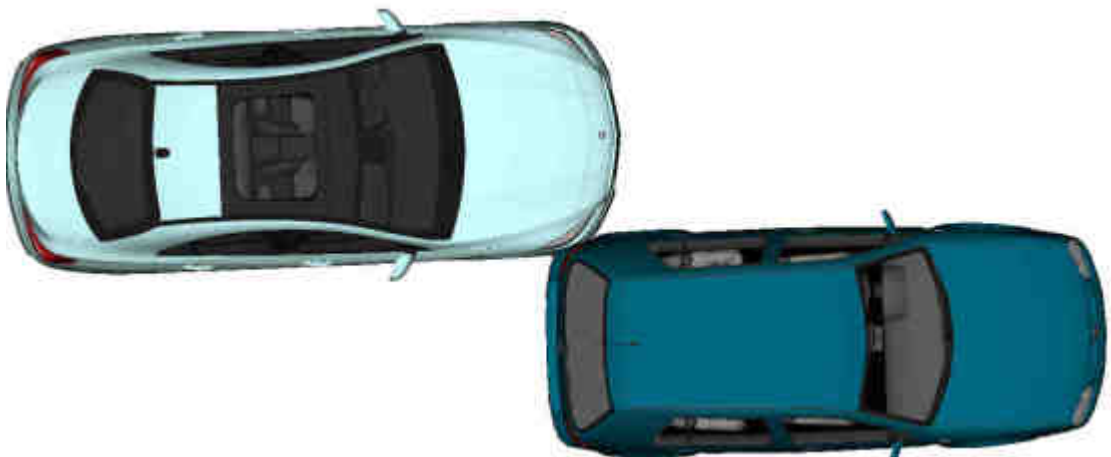
Es zeigen sich im gesamten Kreuzungsbereich fehlende oder sehr schlechte Markierung der einzelnen Fahrspuren – im unmittelbaren Kreuzungsbereich ist diese durch Kreuze oder schräge kleine Markierungen ausgeführt. Eine direkte Fahrspureinteilung lässt sich allenfalls im Bereich des oberen Lichtbildes ab Höhe der Mittelinsel feststellen.

5.5. Unfallanalyse

Anhand der oben festgestellten Beschädigungsstrukturen der Fahrzeuge ergibt sich ein Erstanstoß des schnelleren klägerischen Fahrzeuges hinten links am Beklagtenfahrzeug:



Dabei lag eine kleine Schrägstellung zwischen den beiden Fahrzeuglängsachsen vor mit leicht nach links gerichtetem klägerischen Fahrzeug (entsprechend mit leicht nach rechts gerichtetem Beklagtenfahrzeug). Die entsprechende Polizeiskizze auf Bl. 191 d.A.unten ist bis auf die gedachte Mittellinie sehr gut passend.



Das hier hellblaue gezeichnete klägerische Fahrzeug war etwas schneller und fuhr im weiteren Verlauf vom Beklagtenfahrzeug nach links weg – es kam zu keiner weiteren Kontaktierung.



Da der genaue Kollisionsort relativ zur Fahrbahn nicht durch Spuren objektiv eingrenzbar ist sind auch die entsprechenden Parteivorträge nicht verifizierbar. Rein objektiv haben beide Fahrzeuge sich „irgendwo“ in der oben gezeigten Position getroffen. Geht man davon aus, dass das Beklagtenfahrzeug sich durchaus glaubhaft infolge des Ausweichvorganges nach links mit dessen linkem Hinterrad an der Betonfassung der Mittelinsel die dort vorhandene Beschädigung zugezogen hat, dann wird es nur geringfügig genauer.

Denn dann erfolgte der **Erstkontakt** bei einer geschätzten Geschwindigkeit beider Fahrzeuge im Bereich von 25 bis 30 km/h = 7 bis 9 m/s und einer Kontaktdauer einschließlich Reaktion von mindestens 1 bis 2 Sekunden in der entsprechenden Entfernung von **mehreren Metern vor der Mittelinsel**.

Eine Rückrechnung auf den Kollisionsort mit ausreichender Genauigkeit ist aber entsprechend ungenau.

Genauso ausgeschlossen ist eine nennenswerte Änderung der Fahrtrichtung eines der beiden Fahrzeuge allein infolge der Kollision.

Ohne Lenkbewegung ist der übertragene Impuls wegen der geringen Geschwindigkeit, des sehr geringen Winkels zwischen den Fahrzeugen und der weichen Karosseriestrukturen im Anstoßbereich derart gering, dass allenfalls eine kleine Fahrtrichtungsänderung erfolgen kann. Es kann der gegenseitige Stoßantrieb dazu führen, dass der Vorderwagen des klägerischen Fahrzeuges leicht nach links gedrückt wird. Im Bereich des Hinterwagens am klägerischen Fahrzeug – insbesondere des linken Hinterrades – wird keinerlei Stoßantrieb übertragen.

Hier hat eine unbewusste Lenkbewegung des Klägers zunächst nach links vom Gegner weg mit einer eventuell anschließenden Bremsung und wieder Einscherens nach rechts vor der drohenden Mittelinsel zu dem Kontakt des rechten Hinterrades mit dieser Mittelinsel geführt.



MANFRED
SCHRODT
Dipl.-Ingenieur
Dipl.-Physiker

**GUTACHTEN
BEWERTUNGEN
UNFALLANALYSEN**
KFZ-Sachverständigenbüro

Ausschlaggebend dafür ist hier die festgestellte höhere Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeuges (die genaue Höhe der Differenzgeschwindigkeit ist nur abzuschätzen auf wenige km/h) - diese ergibt sich aus den relativ geringen Beschädigungsverläufen an den Fahrzeugen. Ein längeres, paralleles Nebeneinanderfahren wie auf Bl.195 d.A. ausgeführt ist also nicht möglich gewesen.

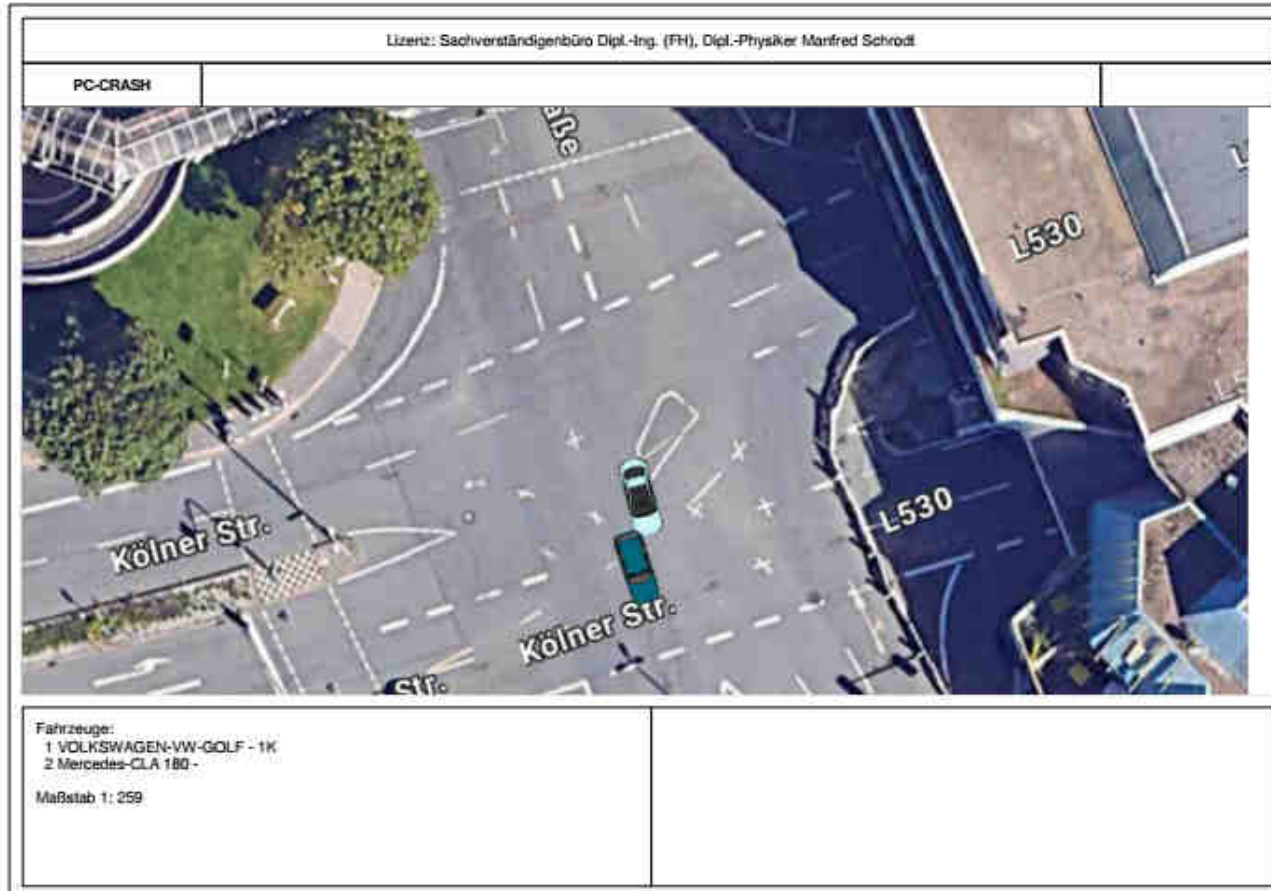
Die XXX Straße hat im Einmündungsbereich ab der Schraffierung eine Gesamtbreite von 18 m und der Bereich der rechten Richtungsfahrbahn der Beteiligten ist 8 m breit. Im Bereich der Mittelinsel ist diese noch immer 7 m breit.

Überträgt man dazu die Fahrzeugstellungen aus den vorhergehenden Überlegungen in die Örtlichkeit, so ergeben sich die im Anhang dargestellten Übersichtsdarstellungen in maßstabsgerechten Größen:

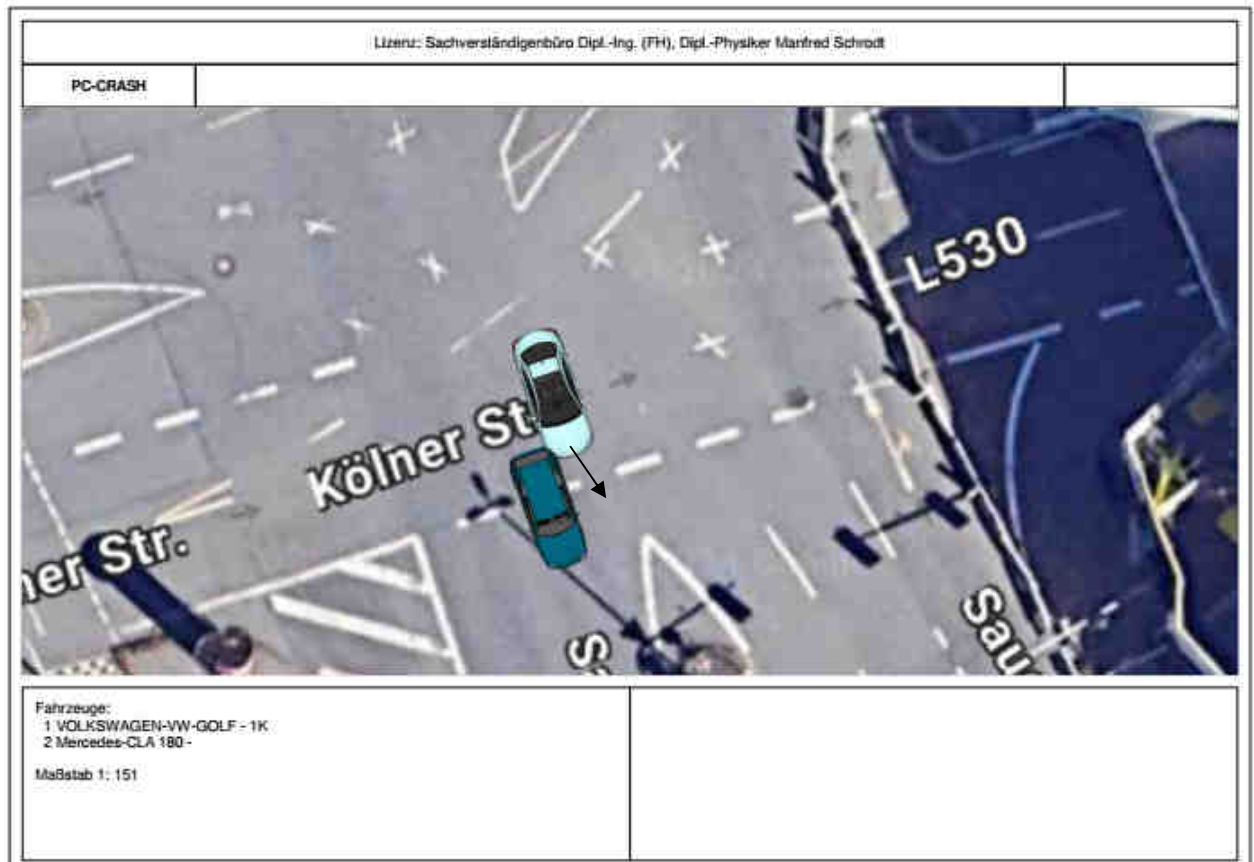




Erster Möglicher Kollisionsort mit Fahrzeugstellungen kurz vor der Mittelinsel



Zweiter möglicher Kollisionsort einige Meter vor Beginn der Mittelinsel



Anstoß des klägerischen Pkw an der Mittelinsel nach Lenkbewegung links - rechts

Nach der Kollision erfolgte eine leichte Ablenkung des klägerischen Pkw nach links (geringfügig durch Impulsübertrag von rechts gegen den Vorbau und infolge Lenkbewegung vom Gegner weg) und daran anschließend die drohende Kollision mit der Mittelinsel und der ausweichenden Lenkbewegung nach rechts und die dadurch erfolgte Kontaktierung des rechten Hinterrades mit der Mittelinsel. Ohne weitere Lenkbewegung nach rechts wäre das klägerische Fahrzeug mit dem linken Vorderrad oder mit dem linken Bereich des Fahrzeugvorbaus gegen die Betonumrandung der Mittelinsel gestoßen.



Der Fahrtverlauf des Beklagtenfahrzeuges lässt sich einige Meter zurückverlängern, jedoch liegt kein technischer Hinweis auf eine abrupte Fahrtrichtungsänderung in den Fahrbahnbereich des Klägers ab der Mitte des Kreuzungsbereiches bis zur Kollisionsstelle hinein vor.

Vor der Mitte des Kreuzungsbereiches kann objektiv nichts zum Fahrverhalten beider Beteiligten ermittelt werden.

Die Partievorträge beider Parteien sind technisch denkbar und möglich. Das klägerische Fahrzeug kann sich im toten Winkel der Beklagtenseite befunden haben und es kann eine langsame Fahrtrichtungsänderung nach links hin durch die Beklagtenseite weit vor dem Erstanstoßpunkt erfolgt sein.

Technisch genauso denkbar ist ein versuchter Überholvorgang bzw. Kommen vom Linksabbieger des klägerischen Fahrzeuges.

Beide Varianten führen schließlich zu den hier dokumentierten Schäden und zum ermittelbaren Unfallhergang im Bereich der Mittelinsel und kurz davor. Objektive Beweise für den einen oder anderen Unfallhergang lassen sich nicht finden.

Unterstellt man den klägerischen Sachvortrag als richtig, dann sollte das Beklagtenfahrzeug von der rechten Geradeausspur gekommen und dann in die Fahrlinie des Klägers geraten sein. Man muss dazu beachten, dass das klägerische Fahrzeug im Moment der Kollision etwas schneller war als das Beklagtenfahrzeug. Das kann man im Rahmen der hier möglichen Genauigkeit zur Zurückverfolgung der jeweiligen Positionen anwenden und erhält einen zunehmenden Abstand zwischen beiden Fahrzeugen je weiter man zurückrechnet. Dies wurde in der unten gezeigten Prinzipskizze mit den gedachten Fahrlinien und Positionen durchgeführt.

Prinzipiell lassen sich diese Positionen nicht objektiv aus den vorliegenden Materialien ermitteln, aber eine gewisse Möglichkeit besteht (etwa 50% weil der Beklagtenvortrag ebenfalls mit 50% belegbar ist).

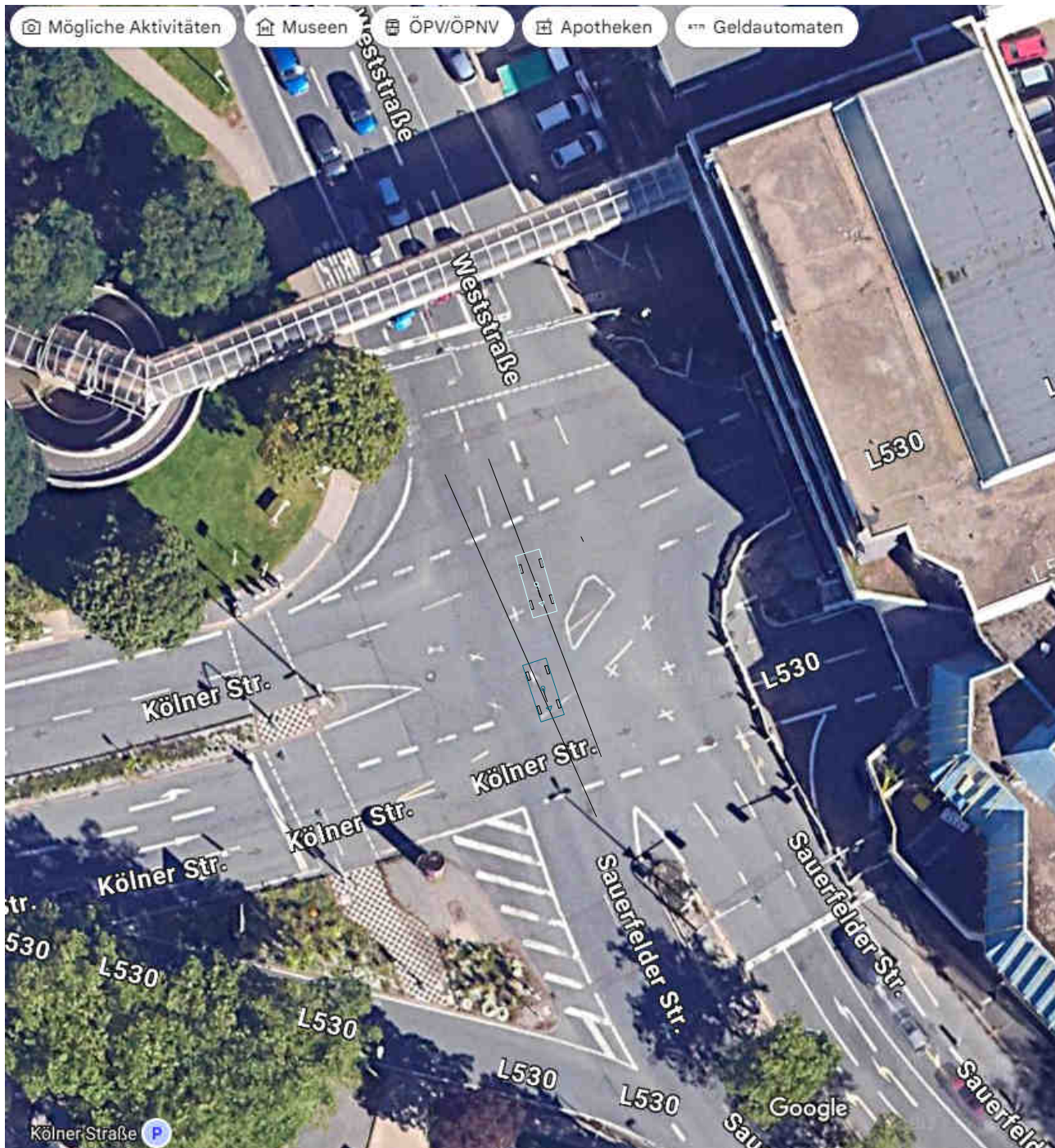


MANFRED
SCHRODT
Dipl.-Ingenieur
Dipl.-Physiker

**GUTACHTEN
BEWERTUNGEN
UNFALLANALYSEN**
KFZ-Sachverständigenbüro

Man sieht dabei an der Prinzipskizze, dass das Beklagtenfahrzeug in diesem Fall deutlich und ohne Sichtbehinderung einige Meter VOR dem klägerischen Fahrzeug etwas langsamer unterwegs war. Bei genauer Aufmerksamkeit konnte und musste jede Fahrbewegung dieses Fahrzeuges beobachtet und darauf reagiert werden. Ein jederzeitiges einfaches Abbremsen oder Gaswegnahme bei den hier vorliegenden geringen Geschwindigkeitsdifferenzen war zur vollkommenen Vermeidbarkeit der Kollision leicht möglich. In diesem Fall war also die Kollision für die Klägerseite räumlich und zeitlich vermeidbar. Für die Beklagtenseite bestand die Möglichkeit, dass das klägerische Fahrzeug im toten Winkel war. Es bestehen auch keine konkreten Fahrbahnbegrenzungslinien, wodurch es unmöglich ist, einen leichten Richtungswechsel zu erkennen. Siehe nachfolgende Skizze mit Fahrlinien.





Unterstellte Position beider Fahrzeuge im Kreuzungsbereich mit gedachten Fahrlinien



Mit Sicherheit fuhr das Beklagtenfahrzeug nach Überquerung des Kreuzungsbereiches nicht äußerst rechts sondern im Bereich der linken Fahrbahnhälfte der Sauerfelder Straße. Die rechte Fahrspur war zu diesem Zeitpunkt frei. In dieser Position deutet alles auf den Unfallhergang in der Schilderung der Beklagtenseite hin. Auch die Zeu-
genaussagen widersprechen dem nicht.

Der Parteivortrag der Klägerseite kann nicht verifiziert werden. Grundlage dafür ist die Tatsache, dass das klägerische Fahrzeug vor der Kollision schneller war als das Be-
klagtenfahrzeug.

6. Zusammenfassung und Ergebnis

Der Parteivortrag der Klägerseite kann nicht verifiziert werden. Insbesondere die Ab-
lenkung des klägerischen Fahrzeuges mit der Hinterachse nach links infolge der Koll-
sion ist auszuschließen. Auch war das klägerische Fahrzeug im Kreuzungsbereich
hinter dem Beklagtenfahrzeug und es konnte von dort aus bei rechtzeitiger Reaktion
die Kollision räumlich und zeitlich vermieden werden.

Vorstehendes Gutachten wurde unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen
erstattet

Dipl.-Ing. , Dipl.-Physiker Manfred Schrodtt
Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle
sowie für Kraftfahrzeugschäden und –bewertungen
Havariekommissar – Transportschäden - Motorschäden
Von der Ingenieurkammer Hessen als Beratender Ingenieur zugelassen