

Titel:

Haftungsverteilung bei Kollision rückwärts ausparkender Fahrzeuge

Normenkette:

StVO § 1 Abs. 2, § 9 Abs. 5, § 10

Leitsätze:

1. Ein "anderer Verkehrsteilnehmer" im Sinne der §§ 9 Abs. 5, 10 StVO ist nicht nur der fließende Verkehr, sondern jede Person, die sich selbst verkehrserheblich verhält. Hierzu gehören auch diejenigen, die auf der jeweils anderen Straßenseite selbst ein Fahrmanöver durchführen, um in die Fahrbahn einzufahren. (Rn. 34) (redaktioneller Leitsatz)
2. Haftungsverteilung bei Kollision zweier rückwärts ausparkender Fahrzeuge. (Rn. 47 – 48) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Rückwärtsfahrt, Ausparken

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten vorher Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 2.569,03 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin macht restliche Schadensersatzansprüche aus Verkehrsunfallgeschehen geltend.

2

Gegenstand ist der Verkehrsunfall vom 31.03.2021 um 10.45 Uhr auf der ... in ... auf Höhe der Hausnummer Die Klägerin parkte ihren Pkw Porsche Macan, amtl. Kennzeichen ..., vor dem Parkplatz des dortigen Geschäfts „H.“ in der ... in Zur gleichen Zeit parkte die Beklagte zu 2. mit ihrem Pkw Mercedes Benz, amtl. Kennzeichen ... auf einer Fläche vor dem Anwesen der ... leicht schräg im Bereich der dortigen Volks- und Raiffeisenbank, etwa gegenüber der Klägerin auf der gegenüberliegenden Seite. Die Klägerin parkte sodann rückwärtsfahrend über die Gegenfahrbahn auf die ... aus. Auch die Beklagte zu 2. parkte rückwärts auf die ... aus allerdings auf die ihr nächstgelegene Fahrbahnseite. Im Bereich der Fahrbahn der Beklagten zu 2. kam es sodann zur Kollision beider Fahrzeuge. Der Unfallhergang war zwischen den Parteien streitig.

3

Gemäß Kfz-Sachschadensgutachten des Sachverständigen ... vom 27.04.2021 entstand am Klägerfahrzeug ein Reparaturschaden in Höhe von 3.457,26 € netto und ein merkantiler Minderwert von 300,00 €.

4

Für die Erstellung des Gutachtens stellte der Sachverständige der Klägerin eine Rechnung vom 27.04.2021 über 868,94 € brutto aus.

5

Der Pkw der Klägerin wurde bei der Porsche-Werkstatt repariert, wofür eine Reparaturrechnung vom 25.05.2021 über 4.202,12 € netto erteilt wurde.

6

Für die Dauer der Reparatur mietete die Klägerin ein Ersatzfahrzeug, wofür Kosten in Höhe von 1.097,36 € gemäß Mietwagenrechnung vom 25.05.2021 entstanden.

7

Inklusive Unkostenpauschale in Höhe von 25,00 € machte die Klägerin gegen die Beklagten damit einen Gesamtschaden in Höhe von 5.138,06 € geltend, wobei die Mietwagenkosten mit 551,67 €, die Gutachterkosten mit 730,20 €, die Wertminderung mit 300,00 € und die Reparaturkosten mit 3.531,19 € angesetzt wurden seitens der Klagepartei.

8

Hierauf zahlte die Beklagte zu 1. einen 50 %igen Anteil in Höhe von 2.569,03 €, so dass noch die Klageforderung in Höhe von 2.569,03 € offen war.

9

Eine weitere Zahlung erfolgte beklagtenseits nicht.

10

Die Klägerin trägt vor, dass die Beklagte zu 2. auf der ... auf den stehenden klägerischen Pkw aufgefahren sei. Die Beklagte zu 2. habe rückwärts über den Bordstein in die ... ausgeparkt, als sich die Klägerin bereits auf der Fahrbahn befunden habe und vorwärts losfahren wollte. Eine hälftige Haftungsteilung werde dem Verursachungsbeitrag der Klägerin und der Beklagten nicht gerecht. Die Klägerin sei bereits vollständig auf der Fahrbahn gestanden und gerade in Begriff gewesen, vorwärts loszufahren. In diesem Moment sei die Beklagte zu 2. rückwärts in das stehende Fahrzeug der Klägerin gefahren. Die Klägerin habe sich zu diesem Zeitpunkt vollständig auf der Fahrbahn befunden, während die Beklagte zu 2. über den Gehsteig rückwärts Richtung Fahrbahn gefahren sei und aufgrund Unachtsamkeit den Verkehrsunfall verursacht habe. Dieser sei allein auf das Fehlverhalten der Beklagten zu 2. zurückzuführen. Für die Klägerin sei der Unfall unabwendbar gewesen, da sie sich nicht in Luft auflösen können.

11

Die Klägerin beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 2.569,03 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.“

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den außergerichtlich, nicht festsetzbaren Rechtsanwaltskosten in Höhe von 218,40 € freizustellen.

12

Die Beklagten beantragen

Klageabweisung.

13

Die Beklagten tragen vor, dass beide Fahrzeuge zur gleichen Zeit ausgeparkt seien. Das Fahrzeug der Beklagten sei am Heck mit einem PDC-Sensor ausgestattet. Die Beklagte zu 2. habe sich langsam und vorsichtig mit einem Bogen unter Benutzung der sich neben dem Beklagtenfahrzeug befindlichen Parkbuchten auf die B.-straße zurückbewegt. Die PDC-Sensoren hätten kein Hindernis angekündigt. Das Heck des Beklagtenfahrzeugs habe sich bereits auf der ... befunden. Das Beklagtenfahrzeug stand bzw. war im Rollen. Plötzlich und unvermittelt schlugen die PDC-Sensoren an. Unmittelbar daran anschließen stieß die Klägerin mit überhöhter Geschwindigkeit unter Missachtung des rückwärtigen Verkehrs rückwärts über die Bordsteinkante ihrerseits hinweg gegen das stehende bzw. noch rollende Beklagtenfahrzeug. Es werde insoweit bestritten, dass das Klägerfahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision im Stillstand gewesen sei. Die horizontalen Kratzspuren an der Schadensstelle würden nach Ansicht der Beklagten darauf hindeuten, dass das Klägerfahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision nicht gestanden sei. Die Beklagten und die Klägerin würden 50:50 für den Unfall haften.

14

Im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien und auf deren dortigen Vortrag sowie auf die mit den Schriftsätzen übersandten Anlagen, als auf das Protokoll vom 06.10.2021 und hier auf die informatorische Anhörung der Klägerin und der Beklagten zu 2. sowie auf das schriftlich erholte gerichtliche unfallanalytische Sachverständigengutachten des Dipl.-Ing. (FH) ... vom 18.07.2022 (Bl. 52 bis 90 der Akten) und auf den Gerichtsbeschluss vom 16.08.2022 (Bl. 100 bis 102) vollinhaltlich Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

15

Die zulässige Klage war als unbegründet abzuweisen.

16

Der Klägerin stand aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall kein weiterer Schadensersatzanspruch gegen die Beklagten zu gemäß §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG. f

17

Dabei stellte sich der Verkehrsunfall für keine Partei als unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG dar.

18

Unabwendbar ist nur ein solches Ereignis, das durch äußerst mögliche Sorgfalt nicht abgewendet werden kann (vgl. BGHZ 117, 337). Dazu gehört sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln über den gewöhnlichen und persönlichen Maßstab hinaus (vgl. BGHZ 113, 164). Nicht verlangt wird jedoch das Verhalten eines „Superfahrers“, sondern das Verhalten eines „Idealfahrers“ gemessen an durchschnittlichen Verkehrsanforderungen (vgl. BGH NJW 1986, 183; BGHZ 113, 164).

19

Unter Berücksichtigung dieser Prämisse hatte sich weder die Klägerin noch die Beklagte zu 2. wie eine Idealfahrerin verhalten.

20

Beiden Parteien wäre es bei genügender Aufmerksamkeit möglich gewesen, als Idealfahrer den Unfall zu vermeiden. Insoweit war es beiden Parteien nicht möglich, die Vermeidbarkeit ihrerseits nachzuweisen.

21

So führte der gerichtlich bestellte Sachverständige Dipl.-Ing. (FH) ... unter dem Punkt 6.3 „Vorkollisionsphasen und Vermeidbarkeit des Unfalls“ auf Seite 35 ff. seines Gutachten aus: „Die vorkollisionären Bewegungsphasen der beteiligten Fahrzeuge können mangels objektiver Anknüpfungstatsachen (beispielsweise in Form von Übersichtsaufnahmen an der Unfallstelle, vorkollisionären Spuren auf der Fahrbahn oder Videofilm) nicht rekonstruiert werden. Das bedeutet, es kann aus technischer Sicht nicht aufgeklärt werden, wie sich die Fahrzeuge in die Kollision bewegten.“

22

Fakt ist: Das Klägerfahrzeug legte vorkollisionär bei einer Unfallstelle nach Angaben der Klägerin in Rückwärtsfahrt bis zur Kollisionsstelle eine Strecke von etwa drei Fahrzeuglängen zurück, sofern es aus einer Stellfläche vor dem Friseursalon ausgeparkt wurde; sofern die Beklagte zu 2. beim vorherigen Parken auf dem Vorplatz der Volksbank mit dem Heck ihres Fahrzeugs den dortigen Gehweg nicht versperrte, musste sie bis zur Kollisionsstelle nur etwa eine halbe Fahrzeuglänge zurückfahren. Das bedeutet bei üblicher Rangierbewegungen, dass die Klägerin ihr Fahrzeug mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zuerst in Rückwärtsfahrt versetzt hat.

23

Weiter kann aus der rekonstruierten relativen Anstoßkonstellation geschlossen werden, dass sich die jeweiligen Fahrzeugslenkerinnen in den letzten Sekunden vor der Kollision nicht sehen konnten, sofern sie den rückwärtigen Verkehrsraum nur durch die Heckscheibe bzw. nur durch den Innenspiegel beobachteten. Die Klägerin hätte die Rückwärtsfahrt des Beklagtenfahrzeugs nur durch einen Blick in den rechten Rückspiegel erkennen können, die Beklagte zu 2. hätte in den linken Außenspiegel bzw. durch die linke Seitenscheibe nach hinten blicken müssen, um die Rückwärtsfahrt des Klägerfahrzeugs erkennen zu können.

24

Weil die Zeitdauern und Strecken der jeweiligen Rückwärtsfahrten jedoch nicht auf Basis eindeutiger objektiver Anknüpfungstatsachen rekonstruiert werden können, kann eine Unvermeidbarkeit der Kollision für keine der Beteiligten nachgewiesen werden.“

25

Das Gericht schließt sich insoweit den Feststellungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen an. Einwendungen hiergegen waren nicht ersichtlich und wurden auch von keiner Seite vorgebracht.

26

Die Klägerin hatte informatorisch zum Unfallhergang ausgeführt: „Ich bin auf der Gegenseite vorwärts in der Parklücke gestanden. Links und rechts waren ebenfalls Parkplätze belegt. Ich wollte rausfahren. Ich musste langsam rausfahren, weil links und rechts große Autos gestanden sind. Ich habe mich in die Straße reingetastet, bis ich überhaupt mal sehen konnte, kommt jemand von rechts, kommt von links jemand. Ich habe die Autos dann passieren lassen. Ich bin dann rückwärts gefahren. Dann bin ich normal, wie man aus einer Parklücke rausfährt, rückwärts gefahren. Ich war zu 100 % auf der Straße. Ich wollte den Vorwärtsgang einlegen, und dann fährt die Frau ... rückwärts weg. Nein, ich habe sie nicht rückwärtsfahren sehen. Ich habe dann gesehen, als wir ausgestiegen sind, wo das Fahrzeug der Frau ... gestanden hat, wo sich das befunden hat. Sie hat selbst gesagt, sie war am Rausfahren und hat nur rechts geschaut, ob rechts ein Auto kommt, weil sie ganz schräg gestanden ist, weil das kein Vorwärtsparkplatz ist, das ist nur ein freier Platz, der sich ergibt, weil da eine Rampe für die gehbehinderten Personen zur Bank sich befindet. Da ist sie schräg gestanden und da hat sie selber gesagt, ich habe nur rechts geschaut, weil links hat mich gar nicht betroffen. Drum hat sie mich nicht gesehen, obwohl ich schon zu 100 % in der Straße war. Ich habe keine andere Möglichkeit gehabt und ich achte auf den Verkehr, taste mich langsam raus, bis ich sehe, links und rechts kommt keiner, schlag dann ein und möchte den Vorwärtsgang einlegen und dann fährt sie raus. Ich bin rückwärtsgefahren. ... im Rückwärtsfahren, sonst wäre ich ja auf den Gehsteig aufgefahren, das war nicht der Fall. Das war nicht erforderlich, ich war in der Position, dass ich leicht vorwärts wegfahren konnte, wollte den Vorwärtsgang einlegen. Ich kann es nicht beschwören, aber vielleicht ist er ja noch rückwärts gerollt. Ich war trotzdem auf der Straße. (...) K6 zeigt das Bild, wo ich ausgestiegen bin. Ob sich das Fahrzeug von der Frau ... vorher bewegt hat, habe ich nicht gesehen. Wir sind da kollidiert. Dann bin ich ausgestiegen. Ich hatte noch nie einen Unfall und habe da natürlich schnell hingeschaut und dann habe ich die Straße freigemacht, weil die Straße versperrt war. Frau ... hat das Fahrzeug nicht bewegt. Wir haben den Kontakt gehabt, dann sind wir beide ausgestiegen, haben ein paar Worte gewechselt. K6 ist die Situation wie wir zusammengestoßen sind, beide ausgestiegen sind. Ich habe mein Auto von der Straße entfernt und das Auto von der Frau ... ist so stehengeblieben, wie es zum Zeitpunkt des Aufpralls war oder des Zusammenstoßes. Ich bin nicht auf den Gehsteig aufgefahren. (...) So, wie ich es in der Skizze eingezeichnet habe. (...) Auf den Gehsteig bin ich nicht gekommen. Ich bin rückwärts raus und habe eingeschlagen. Ich bin dann schief auf der Straße gestanden.m (...) Wie man halt ausparkt. Ich habe mich erst rausgetastet, bis die Fahrbahn einsichtig war für mich und dann bin ich vorsichtig rausgefahren. Es war ja nur ein kurzes Stück. Ich bin ja beim Graderausfahren, habe ich schon einen Teilbereich der Straße zurückgelegt gehabt und dann konnte ich einschlagen. Ich kann erst ab einem gewissen Zeitpunkt einschlagen ohne, dass ich das parkende Auto rechts neben mir touchiere. Vorher ist von links oder von rechts was gekommen, dann war aber die Straße frei. Wie lange der Ausparkvorgang gedauert hat, weiß ich nicht. Das war ein ganz normaler Ausparkvorgang.“

27

Die Beklagte zu 2. hat demgegenüber informatorisch angegeben: „Als ich in mein Auto stieg, mein Auto war schon leicht schräg auf dieser freien Fläche, war auf der gegenüberliegenden Seite weder eine Rückfahrleuchte noch ein Bremslicht noch sonst war ein Licht zu sehen. Ich musste nur auf meiner Straßenseite bleiben. Ich parkte schon leicht schräg. Dann bin ich nur, ich hatte da vor ein kleines Stück rückwärts in die Straße zu fahren, weil ich die restliche Fläche zum Vorwärtsfahren schon ausnutzen konnte. Dabei habe ich mich, ich habe mich in die Straße getastet, weil das von ... die ... ist und die Autos nicht langsam fahren, außerdem ist da auch ein Gehweg da. Ich brauche dabei nur mit meinem Bremspedal zu spielen, ein bisschen loslassen, dann fängt er schon zum Rollen an. Von daher, ich habe nicht Gas gegeben. Ich habe nur das Auto ein bisschen rollen lassen und bin wieder auf die Bremse, habe wieder auf den fließenden Verkehr geachtet und dann wollte ich gerade die Bremse wieder loslassen, dann piepsen meine Sensoren und es kracht. Ich bin gestanden. Ich wollte gerade weiter rückwärts, nochmal ein Stück

rückwärtsfahren, kam nicht dazu. Ich war etwas überrascht, weil ich da gestanden bin. Wie kann jetzt da was piepsen. Derweil ist die Frau ... schon auf den Parkplatz gefahren und dann erst ausgestiegen. Dieses Bild Anlage K6 ist nicht mein Standort zum Zeitpunkt des Unfalls. Ich stand weiter in der Straße drin. Ich bin, nachdem Frau ... auf den Parkplatz fuhr, auch in meine Parkposition zurückgefahren. Das war mein Fehler. Ich wurde schon von genügend Leuten deswegen angesprochen, ich hätte doch die Polizei holen sollen, was ich jetzt in Zukunft tue. Das Foto hat Frau ... erst gemacht, als wir beide mehr oder weniger wieder auf dem Parkplatz standen. (...) Das Klägerfahrzeug habe ich das erste Mal gesehen, da war es noch auf dem Parkplatz gestanden. Ich weiß nicht, ob ich dann beim Ausparken da nochmal hingeschaut habe. Vielleicht aus dem Augenwinkel raus, aber nicht bewusst, weil ich auf die drübere Seite nicht rüberfahren wollte. Ich wollte auf meiner Fahrbahn bleiben. Der Schaden an meinem Fahrzeug ist schon behoben. Ich brauchte eine neue Stoßstange. Die Versicherung wartet offensichtlich auf dieses Verfahren hier.“

28

Letzten Endes muss festgestellt werden, dass keinem Verfahrensbeteiligten der Nachweis der Unvermeidbarkeit gelungen war.

29

Dementsprechend war entscheidend, inwieweit der Unfall überwiegend von der Klägerin oder der Beklagten zu 2. verursacht worden war, wobei die insoweit zu berücksichtigten Verschuldensbeiträge zu beachten waren.

30

Liegen mithin die Voraussetzungen der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 3 StVG vor, richtet sich die Haftungsverteilung nach den Umständen, insbesondere danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung der Verursachungsanteile können allerdings nur solche Umstände berücksichtigt werden, die entweder unstreitig oder bewiesen sind. Auf ein Verschulden kommt es nur nachrangig an, da zunächst die objektiven Umstände der Unfallverursachung maßgeblich sind. Dabei hat jede Seite die Umstände zu beweisen, die für sie günstig, für die Gegenseite also ungünstig sind. Zur Abwägung der Verursachungsanteile sind diese zunächst für jede Seite herauszuarbeiten. Dabei wird in Rechtsprechung Literatur regelmäßig von der Höhe der Betriebsgefahr gesprochen, die je nach Fahrzeugtyp und Verkehrssituation unterschiedlich sein kann. Bei jedem Beteiligten ist deshalb zu prüfen, inwieweit sich sein zunächst in gleicher Höhe (50 %) bestehender Haftungsanteil durch spezifische Besonderheiten des Kfz, Mangelhaftigkeit seiner Funktion oder Verstöße gegen das StVO erhöht.

31

Wesentlich für die Bewertung des Verursachungsbeitrages ist dabei, ob der Fahrer eine Sorgfaltspflicht verletzt hat; ob diese schuldhaft geschehen ist, ändert an der Gefährlichkeit des Verkehrsvorgangs nichts.

32

In erster Linie ist somit maßgeblich das Maß der Verursachung, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehen beigetragen haben (vgl. BGH, Urteil vom 26.01.2016, AZ.: VI ZR 179/15 in NJW 2016, 1100).

33

Gegenwärtig war die Klägerin rückwärts aus einem Parkplatz neben der Straße auf die Straße über die Gegenfahrbahn auf die Fahrbahnseite, auf der sich das Beklagtenfahrzeug befand, gefahren, um ihre Fahrt anschließend vorwärts fortzusetzen. In gleicher Weise war die Beklagte zu 2. mit dem Beklagtenfahrzeug rückwärts aus ihrer Parkposition neben der Straße auf die Straße eingefahren und wollte ihre Fahrt auch anschließend vorwärts fortsetzen.

34

Das Verhalten beider Fahrer, also der Klägerin und der Beklagten zu 2., war damit insgesamt nicht allgemein allein nach dem Rücksichtnahmegebot nach § 1 Abs. 2 StVO auszurichten, sondern am Sorgfaltsmaßstab der §§ 9 Abs. 5, 10 Abs. 1 StVO zu messen. Ein jeweils anderer Verkehrsteilnehmer im Sinne der Vorschrift war dabei nicht nur der fließende Verkehr, sondern jede Person, die sich selbst verkehrserheblich verhält, d.h. körperlich und unmittelbar auf den Ablauf eines Verkehrsvorgangs einwirkt. Hierzu gehören auch diejenigen, die - wie die Klägerin und die Beklagte zu 2. - auf der jeweils anderen

Straßenseite selbst ein Fahrmanöver durchführen, um in die Fahrbahn einzufahren (vgl. BGH, Urteil vom 15.05.2018, AZ: VI ZR 231/17 in VersR 2018, 957).

35

Nach §§ 9 Abs. 5, 10 StVO müssen sich in den Verkehr Einfahrende so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

36

Gegen diese Sorgfaltsanforderungen haben streitgegenständlich sowohl die Klägerin, als auch die Beklagte zu 2. verstoßen.

37

Insoweit steht nach den Feststellungen des Gerichtssachverständigen fest, dass sich beide Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Kollision in Rückwärtsfahrt befunden haben.

38

Insoweit hat der gerichtlich bestellte Sachverständigen in seinem schriftlichen unfallanalytischen Gutachten unter Ziffer 7. „Zusammenfassende Beantwortung der Beweisfragen“ ausgeführt: „Die Unfallbeteiligten haben es versäumt, die unmittelbare nachkollisionäre Situation, in welcher beide Fahrzeuge in direktem Kontakt gestanden sein müssen, fotografisch zu dokumentieren und auch Übersichtsaufnahmen von den örtlichen Gegebenheiten im Bereich der Unfallstelle zu fertigen. Daher sind die Möglichkeiten für eine Rekonstruktion des Unfallgeschehens stark eingeschränkt; aus den Schäden lässt sich lediglich eine sachverständige Aussage zur relativen Anstoßkonstellation und zu den Kollisionsgeschwindigkeiten beider Fahrzeuge treffen.

39

Der Unfall hat sich weder nach der Version der Klagepartei, noch nach der Version der Beklagtenpartei ereignet; vielmehr müssen sich beide Fahrzeuge zum Kollisionszeitpunkt zwingend in Rückwärtsfahrt befunden haben. Die Kollisionsgeschwindigkeiten lassen sich hierbei jeweils bei Schrittgeschwindigkeit eingrenzen.

40

Es ist aus technischer Sicht widerspruchsfrei möglich, dass sich die Kollision an der Stelle ereignet hat, an welcher durch die Klägerin mit Anlage K6 die Position des Beklagtenfahrzeugs fotografisch dokumentiert wurde. Es ist aber aus technischer Sicht auch mit gleicher Wahrscheinlichkeit möglich, dass die Beklagte zu 2. nach der Kollision entsprechend ihrer eigenen Angabe ihr Fahrzeug wieder ein Stück vorgefahren hat, um die Fahrbahn der B.straße komplett zu räumen. Es muss somit der rechtlichen Würdigung überlassen bleiben, wo sich die Kollision in Relation zur B.straße ereignet hat.

41

Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit begann die Klägerin vor der Beklagten zu 2. mit der Rückwärtsfahrt; auch, dass die Kollision sich nach Darstellung beider Beteiligten zu einem Zeitpunkt ereignet hat, als sich das Fahrzeug der Klägerin vollständig auf der Fahrbahn der B.straße befand, liegt aus technischer Sicht nahe.

42

Weil die Vorkollisionsphasen der Fahrzeuge nicht aufklärbar sind, kann sachverständigerseits für keine der Parteien eine Unvermeidbarkeit des Unfalls nachgewiesen werden.“

43

Das Gericht schließt sich insoweit den Feststellungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen an. Einwendungen hiergegen waren nicht ersichtlich und wurden auch von keiner Seite vorgebracht.

44

Kommt es in einem engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Einfahren in den fließenden Verkehr zu einer Kollision, spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Einfahrenden (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 21. Dezember 2021 - 7 U 21/20 -, juris; OLG Saarbrücken, NJW-RR 2020, 1289; OLG Köln, RuS 2016, 312; Kammer, Urteil vom 13. November 2020 - 13 S 27/20, NJW-RR 2021, 30). Nichts anderes kann bei einer Kollision mit einem anderen Verkehrsteilnehmer gelten, der zwar nicht dem fließenden Verkehr angehört, dessen Gefährdung der Einfahrende aber ebenso auszuschließen hat.

45

Dieser Anscheinsbeweis ist von keiner Seite erschüttert. Weder das Kläger- noch das Beklagtenfahrzeug haben sich zum Zeitpunkt der Kollision in Stillstand befunden. Entsprechend den Feststellungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen haben sich zum Kollisionszeitpunkt beide Fahrzeuge in Rückwärtsfahrt befunden.

46

Zudem steht weder der genaue Kollisionsort auf der Fahrbahn, noch das vorkollisionäre Bewegungsverhalten der unfallbeteiligten Fahrzeuge fest. Sowohl die Klägerin, als auch die Beklagte zu 2. konnten berechtigtermaßen rückwärts auf die Fahrbahn fahren, wobei insoweit zu berücksichtigen war, dass das Klägerfahrzeug über die Gegenfahrbahn auf die ihr gegenüberliegende Fahrbahnseite rückwärts gefahren war, neben der sich das Beklagtenfahrzeug befand.

47

Unter Berücksichtigung der beiderseitigen Sorgfaltsverstöße war hier eine Haftungsverteilung 50:50 angemessen.

48

Insoweit wäre es durchaus auch zu rechtfertigen gewesen, die der Rückwärtsfahrt innewohnende besondere Gefährlichkeit des Klägerfahrzeugs leicht zu erhöhen, da diese auf die Gegenfahrbahn ausgeparkt hatte. Die Klägerin hatte gegenwärtig den längeren Fahrweg, beide waren aus ihren jeweiligen Parkpositionen rückwärts gefahren, beide waren auf die vorfahrtsberechtigten Straße eingefahren, wobei die Klägerin zusätzlich noch die Gegenfahrbahn überqueren musste. Darüber hinaus hatte keiner der Parteien einen Vorrang oder ein Vorfahrtsrecht zum Einfahren auf die bevorrechtigte Fahrstraße. Demgemäß wäre sogar eine zu Lasten der Klägerin ausfallender Haftungsverteilung möglich gewesen (vgl. LG Saarbrücken, Urteil vom 11.03.2022 - 13 S 163/21).

49

Gegenwärtig war jedoch entsprechend der bereits erfolgten Regulierung seitens der Beklagten zu 1.) von einer Haftungsverteilung 50:50 angemessen auszugehen.

50

Folge davon war allerdings, dass die Klägerin gegenüber den Beklagten keinen weitergehenden Schadensersatzanspruch mehr hatte.

51

Im Ergebnis war daher die Klage als unbegründet abzuweisen.

52

Die geltend gemachten Nebenforderungen teilen das Schicksal der Hauptforderung.

53

Die Klage war daher insgesamt unbegründet.

54

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO, die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.