

---

**Datum:** 17.02.2012  
**Gericht:** Landgericht Kleve  
**Spruchkörper:** 5. Zivilkammer des Landgerichts Kleve  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 5 S 128/11  
**ECLI:** ECLI:DE:LGKLE:2012:0217.5S128.11.00

---

**Vorinstanz:** Amtsgericht Geldern, 17 C 235/10  
**Rechtskraft:** rechtskräftig

---

**Tenor:**

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Amtsgerichts H vom 04.10.2011 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar

---

**Gründe:**

I.

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfallereignis, welches sich am 05.03.2010 gegen 15.45 Uhr in O/Niederlande im Parkhaus an der O-Straße "ni" ereignete.

Unfallbeteiligt waren auf der einen Seite die Klägerin als Eigentümerin, Halterin und Fahrerin des Pkws d o mit dem amtlichen Kennzeichen ##### und auf der anderen Seite die Beklagte zu 1) als Fahrerin des Pkws l a mit dem amtlichen Kennzeichen #####, der im Unfallzeitpunkt bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert war. Die Klägerin hatte ihr Fahrzeug kurz nach Durchfahren einer Kurve auf der im Parkhaus befindlichen Fahrstraße angehalten. Um einem anderen Fahrzeug das Ausparken aus einer Parklücke zu

1

2

3

4

ermöglichen, entschloss sich die Klägerin, ihr Fahrzeug etwas zurückzusetzen. Während des Zurücksetzens durch die Klägerin kam es zur Kollision mit dem schräg in der Kurve der Fahrstraße befindlichen von der Beklagten zu 1) gelenkten Fahrzeug, wobei der Unfallhergang im Einzelnen zwischen den Parteien streitig ist. Durch den Unfall wurde das Fahrzeug der Klägerin beschädigt.

Die Klägerin hat vorgetragen:

5

Während sie rückwärts gesetzt habe, habe sich von hinten mit überhöhter Geschwindigkeit die Beklagte zu 1) mit ihrem Fahrzeug genähert und sei mit Wucht auf ihr, der Klägerin, rückwärts setzendes Fahrzeug aufgefahren. An ihrem Fahrzeug sei ein Schaden in Höhe von erforderlichen Nettopreparaturkosten von 1.676,81 € gemäß Kostenvoranschlag der Firma G vom 08.03.2010 entstanden. Unter Berücksichtigung einer Kostenpauschale von 25,00 € seien die Beklagten zur Erstattung des Gesamtschadens von 1.701,81 € und der vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 229,55 € verpflichtet.

6

Die Beklagten haben vorgetragen:

7

Die Beklagte zu 1) habe mit ihrem Pkw bereits hinter dem Pkw der Klägerin gestanden, als diese sich entschlossen habe, ihr Fahrzeug rückwärts zu setzen. Die Klägerin sei daher gegen das bereits seit einigen Sekunden hinter ihr stehende Fahrzeug der Beklagten zu 1) gefahren. Schadensersatzansprüche stünden der Klägerin daher nicht zu.

8

Mit Urteil vom 04.10.2011 hat das Amtsgericht H die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das Amtsgericht ausgeführt, die Klägerin sei beweisfällig geblieben für den ihr obliegenden Nachweis, dass die Beklagte zu 1) den Unfall zumindest mitverschuldet habe, was jedoch Voraussetzung für eine Haftung nach dem einschlägigen niederländischen Recht sei.

9

Die von der Klägerin benannten Zeugen I2 und I3 hätten nach ihren eigenen Angaben das eigentliche Unfallgeschehen nicht beobachtet und daher zum Fahrverhalten der Beklagten zu 1) keine Angaben machen können. Beide Zeugen hätten lediglich bestätigt, zu Beginn des Rückwärtsfahrens durch die Klägerin nach hinten geschaut und kein anderes Auto wahrgenommen zu haben. Zu der Frage, ob das Fahrzeug der Beklagten zu 1) im Zeitpunkt der Kollision mit dem klägerischen Fahrzeug in Vorwärtsbewegung gewesen sei, hätten beide Zeugen daher aus eigener Wahrnehmung keine Angaben machen können. Nach der Aussage der Zeugin L, die sich als Beifahrerin im Fahrzeug der Beklagten zu 1) befunden habe, habe das Fahrzeug der Beklagten zu 1) bereits geraume Zeit in der Kurve gestanden, als die Klägerin ihren Rückwärtsfahrvorgang eingeleitet habe. Zudem habe der Sachverständige P es aus technischer Sicht für denkbar gehalten, dass die Schäden an den Fahrzeugen bei einer alleinigen Rückwärtsfahrt des klägerischen Fahrzeugs entstanden seien. Es sei durchaus plausibel, dass die Zeugen I und die Klägerin das Fahrzeug der Beklagten zu 1) aufgrund ihrer eingeschränkten Sichtmöglichkeiten schlichtweg übersehen hätten. Hinsichtlich der Einschätzung der Geschwindigkeit der Beklagten zu 1) durch die Klägerin bestünden darüber hinaus Bedenken, da einerseits die Klägerin nach ihren eigenen Angaben das Fahrzeug der Unfallgegnerin nur über eine Fahrstrecke von etwa 1 m beobachtet habe und zum anderen nach dem eingeholten Sachverständigengutachten zumindest eine Geschwindigkeit oberhalb von 15 km/h bereits aus technischer Sicht wenig wahrscheinlich sei.

10

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klägerin mit der form- und fristgerecht eingelegten Berufung. Sie verfolgt die Klageforderung jetzt nur noch auf der Grundlage einer Haftungsquote von 50 % und macht geltend, die Annahme des Amtsgerichts, sie habe

11

vorliegend in vollem Umfang zu beweisen, dass die Beklagte zu 1) den Unfall (mit-)verursacht habe, sei verfehlt. Auch die Beweiswürdigung des Amtsgerichts überzeuge nicht. Insbesondere seien die Aussagen der Zeugen I2 und I3 nicht unergiebig gewesen. Letztlich sei der streitgegenständliche Verkehrsunfall auch nach Einholung des Sachverständigengutachtens nicht aufklärbar, was auf der Grundlage von § 17 StVG zu einer Mithaftung der Beklagtenseite von 50 % führen müsse.

II. 12

Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg. 13

Zu Recht und mit im Wesentlichen zutreffender Begründung hat das Amtsgericht H Schadensersatzansprüche der Klägerin gegen die Beklagten aus dem Verkehrsunfall vom 05.03.2010 verneint. 14

Gemäß Art. 4 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 ("S2 II") ist, da beide Parteien in Deutschland wohnen, vorliegend das deutsche Haftungsrecht anwendbar, also die Vorschriften des BGB und des StVG. Das gilt jedoch nicht für die deutschen Verkehrsregeln. Für die Beurteilung der Schuldfrage bei einem Verkehrsunfall im Ausland sind vielmehr die am Unfallort geltenden Verkehrsvorschriften maßgebend, auch wenn die Unfallbeteiligten deutsche Staatsangehörige sind und sich die Haftungsfolgen im Übrigen nach deutschem Recht richten (BGH, Urteil vom 23.01.1996, Az.: VI ZR 291/94; OLG N, Urteil vom 30.04.2010, Az.: 10 U 3822/09; jew. zit. nach juris). Maßgeblich sind hier deshalb insoweit die niederländischen Straßenverkehrsregeln (Reglement verkeersregels en verkeerstekens - RVV), da sich der streitgegenständliche Unfall in einem Parkhaus in o/e ereignet hat. 15

Im Ergebnis sind Schadensersatzansprüche der Klägerin aus §§ 823 BGB, §§ 7, 18 StVG, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG danach zu verneinen. 16

Grundsätzlich haften beide Parteien für das Unfallgeschehen, weil keine Partei den Nachweis erbracht hat, dass der Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG gewesen ist. Die Bestimmung der Haftungsanteile der Unfallbeteiligten richtet sich, da sie die Rechtsfolgen aus dem Verkehrsunfall betrifft, im Streitfall nach deutschem Recht, nämlich nach § 17 StVG (BGH, Urteil vom 23.01.1996, Az.: VI ZR 291/94; zit. nach juris). Steht somit die grundsätzliche Haftung der Parteien für das Schadensereignis fest, so hängt in ihrem Verhältnis zueinander die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes gemäß § 17 Abs. 1, 2 StVG von den Umständen und insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Die Schadensverteilung richtet sich auch nach dem Gewicht einer etwaigen Schuld der Beteiligten. Jedoch können im Rahmen dieser Abwägung zu Lasten einer Partei nur solche unfallursächlichen Tatsachen berücksichtigt werden, die zugestanden, unstreitig oder erwiesen sind. 17

Bei Anwendung dieser Rechtsgrundsätze auf den vorliegenden Fall ergibt sich, dass die Klägerin für die unfallbedingten Schäden alleine einzustehen hat. Denn sie trifft neben der Betriebsgefahr ihres Pkws d o das ganz überwiegende unfallursächliche Verschulden. Ihr fällt ein Verstoß gegen die niederländische Vorschrift des Art. 54 RVV zur Last, die wie folgt lautet: 18

Bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, zoals wegrijden, 19

20

achteruitrijden, uit een uitrit de weg oprijden, van een weg een inrit oprijden ...  
moeten het overige verkeer voor laten gaan.

Diese dem § 9 Abs. 5 StVO inhaltlich vergleichbare Vorschrift regelt eine besondere Sorgfaltspflicht für den rückwärts Fahrenden. Der zurücksetzende Kraftfahrer muss darauf achten, dass der Gefahrenraum hinter dem Kraftfahrzeug frei ist und von hinten wie von den Seiten her frei bleibt. Er muss gegebenenfalls sofort anhalten können. Nur überblickbarer und mit Gewissheit freier Raum darf rückwärts befahren werden. 21

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist davon auszugehen, dass die Klägerin gegen diese erhöhten Sorgfaltspflichten verstoßen hat. Die Klägerin wendet sich ohne Erfolg gegen die durch das Amtsgericht vorgenommene Beweiswürdigung. An die Tatsachenfeststellung des Amtsgerichts ist die Kammer nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO gebunden. Nach dieser Vorschrift hat das Berufungsgericht seiner Verhandlung und Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen zugrunde zu legen, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Wenn sich das Berufungsgericht von der Richtigkeit der erstinstanzlichen Beweiswürdigung nicht zu überzeugen vermag, so ist es an die erstinstanzliche Beweiswürdigung, die es aufgrund konkreter Anhaltspunkte nicht für richtig hält, nicht gebunden, sondern zu einer erneuten Tatsachenfeststellung nach der gesetzlichen Neuregelung nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet (BGH NJW 2005, 1583 f.). Solche Zweifel an der Richtigkeit der Beweiswürdigung des Amtsgerichts liegen hier jedoch nicht vor. 22

Zwar hat der Zeuge I2 als damaliger Beifahrer der Klägerin ausgesagt, er habe sich zu Beginn des Rückwärtsfahrens mit dieser einmal nach hinten umgeschaut und hinter dem Fahrzeug nichts bzw. niemanden gesehen. Auch die Zeugin I3, die bei dem Unfall hinten rechts im Pkw der Klägerin saß, hat bekundet, kurz nach hinten geschaut und gesehen zu haben, dass hinter ihnen kein Auto gestanden habe. Dies schließt aber nicht aus, dass die Zeugen – ebenso wie die Klägerin selbst – das Fahrzeug der Beklagten zu 1) einfach übersehen haben, wovon aufgrund der übrigen Umstände des Falles auszugehen ist, wie das Amtsgericht zutreffend ausgeführt hat. Dafür spricht zum einen die eindeutige Aussage der Zeugin L, die zum Unfallzeitpunkt Beifahrerin der Beklagten zu 1) war. Die Zeugin L hat angegeben, das Beklagtenfahrzeug habe bereits schräg in der Kurve gestanden, als sie gesehen habe, wie plötzlich die Rückfahrleuchten am Fahrzeug der Klägerin aufgeleuchtet seien. Sie habe die Beklagte zu 1) sogar noch aufgefordert zu hupen, bevor es zum Verkehrsunfall gekommen sei. Auch die Kammer hat keinen Anlass, der Zeugin keinen Glauben zu schenken. 23

Aus dem Gutachten des Sachverständigen P ergibt sich zudem, dass die Sicht auf den späteren Kollisionsbereich aus dem Fahrzeug der Beklagten zu 1) für die Zeugin L nicht eingeschränkt war. Der Sachverständige hat dazu ausgeführt, die Situation am Kurveneingang habe sich durch einen Blick nach vorne erfassen lassen. Dagegen habe bei einem rückwärts gerichteten Blick aus dem klägerischen Pkw heraus nur ein kleiner Bereich der Kurve eingesehen werden können. Um den Kurvenbereich vollständig beobachten zu können, hätte der Blick nach links durch die Seitenscheiben des Fahrzeugs gerichtet werden müssen. Bei einem Blick durch die Heckscheibe sei der Beklagten-Pkw für die Klägerin unter Umständen erst kurz vor der Kollision (etwa 1 s) ins Sichtfeld geraten. Die Beklagte zu 1) habe den klägerischen Pkw demgegenüber etwa 10 bis 12 m vor der Kollision wahrnehmen können. Der Anhalteweg des Fahrzeugs sei deutlich kürzer als die einsehbare Wegstrecke gewesen. Bei einer entsprechenden Reaktion hätte die Beklagte zu 1) daher auch deutlich 24

vor dem Klägerfahrzeug anhalten können, weshalb es technisch nachvollziehbar sei, dass die Beklagte zunächst vor Erreichen des Hecks des Kläger-Pkws zum Stillstand gekommen sei.

Das Sachverständigengutachten steht der vom Amtsgericht vorgenommenen und von der Kammer geteilten Beweiswürdigung auch im Übrigen nicht entgegen. Der Sachverständige hält es aus technischer Sicht für denkbar, dass die Schäden an den Fahrzeugen bei einer alleinigen Rückwärtsfahrt des klägerischen Pkws entstanden sind (vgl. S. 15 des Gutachtens, Bl. 82 d.A.). Es sei möglich, dass der klägerische Pkw mit einer geringen Anfahrbeschleunigung zurückgesetzt worden und gegen den stehenden Beklagten-Pkw gestoßen sei. Auch in diesem Fall ließen sich die Höhenlagen der Schäden an den Fahrzeugen erreichen (vgl. S. 19 des Gutachtens, Bl. 86 d.A.).

Selbst wenn man aber der Aussage der Zeugin L nicht folgt, sondern davon ausgeht, dass sich das Fahrzeug der Beklagten zu 1) im Zeitpunkt der Kollision in Bewegung befunden hat, ergibt sich nichts anderes, wie aus dem Gutachten des Sachverständigen P weiter hervorgeht. Der Sachverständige hat insofern ausgeführt, dass beide Fahrzeuge bei der Kollision in Bewegung gewesen sein können unter der Annahme, dass sie zum Vorfalzeitpunkt abgebremst worden seien. Auch dann könnten die Schäden entstanden sein. Allerdings wäre der zur Verfügung stehende Anhalteweg für die Beklagte zu 1) durch die Rückwärtsfahrt der Klägerin verkürzt worden. Bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von maximal 15 km/h habe der Anhalteweg etwa 4,3 bis 6,3 m betragen. Diese Wegstrecke sei deutlich kürzer als die für die Beklagte zu 1) damals einsehbare Strecke. Für den Fall, dass beide Fahrzeuge in Bewegung gewesen seien, wäre durch die Rückwärtsfahrt des klägerischen Pkws – laut den übereinstimmenden Angaben der Zeugen I um mindestens 1 m – eine Bremswegverkürzung für die Beklagte zu 1) entstanden. Um den Beklagten-Pkw aus der Kollisionsgeschwindigkeit von 5 bis 9 km/h bis zum Stillstand abzubremsen, sei eine Wegstrecke von 0,1 bis 0,5 m erforderlich gewesen. Um die Kollision zu vermeiden, hätte der Beklagten zu 1) zusätzlich eine Wegstrecke von bis zu 0,5 m zur Verfügung stehen müssen. Wenn der klägerische Pkw um z.B. 1 m zurückgesetzt worden sei, wäre die Bremswegverkürzung durch die Rückwärtsfahrt des Klägerfahrzeugs länger als die zum Anhalten des Beklagten-Pkws erforderliche Wegstrecke. Wenn also der klägerische Pkw nicht zurückgefahren wäre, hätte die Beklagte zu 1) hinter ihm anhalten können. Auch in diesem Fall träfe die Klägerin folglich ein unfallursächliches Verschulden.

Im Gegensatz dazu lässt sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten zu 1), welches kausal für den Unfall vom 05.03.2010 wäre, nicht feststellen. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte zu 1) mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren ist. Auch nach der Überzeugung der Kammer hat die Beklagte zu 1) – wie oben bereits ausgeführt worden ist - mit ihrem Fahrzeug vielmehr bereits gestanden, als es zu der streitgegenständlichen Kollision gekommen ist. Aber auch für die Annahme, dass sich ihr Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision in Bewegung befunden hat, ist nicht von einer Geschwindigkeitsüberschreitung auszugehen. Auch nach den niederländischen Straßenverkehrsregeln gilt insofern das so genannte Sichtfahrgebot (Art. 19 RVV: „De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.“), wonach der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann (vgl. § 3 Abs. 1 S. 4 StVO). An diesen Grundsatz hat sich die Beklagte zu 1) nach den Feststellungen des Sachverständigen P jedenfalls gehalten, der bei Annahme einer maximalen Fahrgeschwindigkeit des Beklagten-Pkw von 15 km/h plausibel dargelegt hat, dass der Anhalteweg deutlich kürzer gewesen sei als die einsehbare Strecke. Hingegen sind die Erklärungen der Klägerin zur angeblich überhöhten Geschwindigkeit der Beklagten zu 1)

nicht nachvollziehbar, wie schon das Amtsgericht zutreffend ausgeführt hat.

Gegenüber dem alleinigen Verschulden der Klägerin an dem hier in Rede stehenden Verkehrsunfall belastet die Beklagten somit lediglich die Betriebsgefahr des Pkws Opel Astra, welchen die Beklagte zu 1) gefahren hat. Bei der Abwägung nach § 17 Abs. 1, 2 StVG rechtfertigt es sich daher, diese Betriebsgefahr vollständig hinter dem Verschulden der Klägerin zurücktreten zu lassen. 28

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. 29

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. 30

Gründe, die Revision zuzulassen (§ 543 ZPO), liegen nicht vor. 31

Streitwert für das Berufungsverfahren: 850,91 € 32