

Unfallrekonstruktion

Die Bewertung von Parkplatzunfällen bei gleichzeitiger Rückwärtsfahrt aus juristischer und technischer Sicht

von Dipl.-Ing. André Schrickel, Münster und Rechtsanwalt/Fachanwalt für Verkehrs- und für Versicherungsrecht Dr. Michael Nugel, Essen

Unfälle, die sich auf einem Parkplatz ereignen, bei denen beide Unfallbeteiligten mit ihren Fahrzeugen aus nahe beieinanderliegenden Parklücken ausparken, kommen in der Praxis häufig vor. Ebenso häufig sind sie Gegenstand von gerichtlichen Verfahren, die auf dem Vorwurf aufbauen, dass der Unfallgegner die entscheidende Ursache gesetzt hätte, während der Unfall für den eigenen Fahrzeugführer unvermeidbar gewesen wäre. Häufig kann jedoch dieser Sachverhalt in entsprechender Anwendung der zur Anwendung des § 9 Abs. 5 StVO entwickelten Grundsätze des Anscheinsbeweises gelöst werden. Im Rahmen einer interdisziplinären Betrachtung werden mit diesem Beitrag die wichtigsten Grundzüge aus juristischer wie unfallanalytischer Sicht für die Bewertung derartiger Unfälle aufgezeigt.

I. Juristische Betrachtung

Für die letztendlich entscheidende rechtliche Bewertung gelten dabei die nachfolgenden Grundzüge.

1. Zur Anwendung der Vorschriften der StVO

Bei einem Unfall im Bereich eines Parkplatzes ist zu berücksichtigen, dass der andere Kfz-Führer nicht im gleichen Maße wie im fließenden Verkehr auf die Beachtung der StVO vertrauen darf und das Gebot der Rücksichtnahme eine besondere Ausprägung erfährt (KG VersR 2006, 563). Jeder Fahrzeugführer muss daher stets **bremsbereit** mit mäßiger Geschwindigkeit, d.h. i.d.R. nicht schneller als 7 Km/h (OLG Düsseldorf, Urt. v. 23.3.2010 – 1 U 156/09) bzw. 10 km/h fahren (OLG Hamm VRR 2013, 63) und ständig mit rangierenden Fahrzeugen rechnen (LG Bochum Schaden Praxis 2003, 124). Hält sich der Fahrzeug-

führer nicht hieran, trifft ihn der Vorwurf eines Verstoßes gegen (zumindest) § 1 Abs. 2 StVO, denn nach dieser Vorschrift darf niemand anders – dies auch im Parkplatzbereich – unnötig gefährdet werden (OLG Frankfurt VRR 2009, 424).

Darüber hinaus sind auch die sog. **Kardinalvorschriften** der StVO im Parkplatzbereich zu **beachten**. Sie werden entweder direkt (KG NZV 2003, 381; OLG Hamm VRR 2013, 63; OLG Düsseldorf, Urt. v. 23.3.2010 – 1 U 156/09) oder zumindest ihrem Rechtsgedanken nach (OLG Frankfurt VRR 2009, 424) entsprechend angewendet. Dabei muss aber auch für jede Situation geprüft werden, ob die Besonderheiten des Falls eine Anwendung der jeweiligen Vorschriften der StVO gestatten. So gilt z.B. die klassische Vorfahrtsregel „rechts vor links“ nach h.M. nicht uneingeschränkt, sondern nur im Verhältnis sich kreuzender Fahrbahnen. Dies auch nur dann, wenn die

Verbindungswege in puncto Markierung, Breite und Verkehrsführung gleichartig sind und den Straßencharakter der Fahrbahn klar wiedergeben (OLG Düsseldorf, Urt. v. 23.3.2010 – 1 U 156/09; OLG Köln VRS 1996, 412; LG Detmold, Urt. v. 2.5.2012 – 10 S 1/12). Gegenüber einem vorbeifahrenden Fahrzeug auf einem Verbindungsweg kann sich daher ein von rechts ausparkender Fahrzeugführer nicht auf ein vermeintliches Vorfahrtsrecht in entsprechender Anwendung des § 8 StVO stützen (OLG Koblenz DAR 1999, 405).

In dem Fall, dass ein Fahrzeug rückwärts aus einer Parklücke ausparkt, kommt aber regelmäßig die Vorschrift des § 9 Abs. 5 StVO entweder direkt oder zumindest in entsprechender Wertung zur Anwendung und er muss die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließen (KG zfs 2011, 255; OLG Hamm VRR 2013, 63). Unabhängig von dieser Anwendung der Kardinalvorschrift des § 9 Abs. 5 StVO führt das Rückwärtsfahren – erst recht, wenn es quer zu einem Verbindungsweg erfolgt – **verschuldensunabhängig** zu einer **erheblichen Erhöhung der Betriebsgefahr**. Diesem liegt der Gedanke zugrunde, dass die Betriebsgefahr eines am Unfall beteiligten Kfz auch ohne einen schuldhaften Verstoß des Fahrers gegen die StVO erhöht werden kann. Dies ist jedenfalls immer dann der Fall, wenn die Gefahr, die regelmäßig und notwendigerweise mit dem Betrieb eines Kfz verbunden ist, durch ein Hinzutreten besonderer Umstände erhöht wird, die sich auch auf den Unfall ausgewirkt haben. Jedes Fahrmanöver, das besondere Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringt, führt mithin zu einer erhöhten Betriebsgefahr (BGH VersR 2005, 702; NUGEL NJW 2013, 193).

2. Anwendung der Grundsätze des Anscheinsbeweises

Eine **besondere Bedeutung** kommt bei der Aufklärung dieser Fälle dem Grundsatz des Anscheinsbeweises zu. Im Wege des Anscheinsbeweises wird nach st. Rspr. ein schuldhafter Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO zulasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall rückwärtsgefahren ist (OLG Brandenburg Schaden Praxis 2007, 360; OLG Köln DAR 2011, 640). Die Besonderheit der o.g. Parkplatzunfälle liegt nun aber darin, dass zumindest eine Seite behauptet, sie habe mit ihrem Fahrzeug bereits gestanden, als der Gegner seinerseits bei einer unachtsamen Rückwärtsfahrt gegen das bereits stehende Fahrzeug gefahren wäre.

Entscheidend für die **Aufklärung** dieser Fälle bzw. sogar die Frage, ob eine über einen regulierten Betrag von 50 % hinausgehende Leistung durch den Unfallgegner zu erbringen ist, ist mithin der Anwendungsbereich des oben skizzierten Anscheinsbeweises. Hierbei ist zu beachten, dass der Anscheinsbeweis i.d.R. auch zulasten des zurücksetzenden Fahrzeugführers eingreift, wenn dieser zum Kollisionszeitpunkt bereits zum Stehen gekommen, gleichwohl aber ein enger zeitlicher und räumlicher Zusammen-

hang mit dem Zurücksetzen gegeben ist (KG zfs 2011, 255; OLG Hamm VRR 2013, 63; LG Bochum VRR 2009, 304; LG Kleve, Urt. v. 11.11.2009 – 5 S 88/09). Die mit einer Rückwärtsfahrt verbundenen typischen Gefahren, die den Fahrzeugführer verpflichten, eine Gefährdung anderer auszuschließen, enden nicht so gleich mit dem Stillstand des Fahrzeugs (OLG Hamm VRR 2013, 63). Anderenfalls hinge die Haftung davon ab, ob es dem Rückwärtsfahrenden (zufällig) gelingt, kurz vor der Kollision noch zum Stillstand zu kommen (vgl. auch NUGEL jurisPR – VerkR 1/2010, Anm. 3).

Die häufig anzutreffende Sachverhaltsschilderung, dass eines der beiden ausparkenden Fahrzeuge gerade erst zurückgesetzt hätte, aber noch nicht vorwärts fahren konnte, da erst der Gang eingelegt werden musste und sodann der Unfall passiert wäre, führt mithin gerade nicht dazu, dass auf einmal eine alleinige Haftung des Unfallgegners anzunehmen wäre. Zwar wird dieser bei der Rückwärtsfahrt gegen ein bereits stehendes Fahrzeug sicherlich auch gegen § 9 Abs. 5 StVO verstoßen haben. Der zeitlich kurz vor ihm rückwärts ausparkende Fahrzeugführer muss sich aber bzgl. eines vermuteten Verschuldens entlasten und nachweisen, dass während seines gesamten eigenen Ausparkvorganges das Manöver des anderen Fahrzeugführers für ihn gar nicht zu erkennen gewesen ist. Verbleibende Zweifel gehen dann zu seinen Lasten und im Einklang mit der zitierten Rechtsprechung ist sodann i.d.R. eine Haftungsteilung geboten (vgl. OLG Hamm VRR 2013, 63).

Dies ändert sich nur dann, wenn zumindest in **zeitlicher Hinsicht** eine **deutliche Zäsur** stattgefunden hat. Dies hat bspw. das KG überzeugend bejaht, wenn die Zeit des Haltens des Pkw nach der Rückwärtsfahrt über mehrere Sekunden so lange gedauert hat, dass eine draußen wartende Person ihrerseits in das stehende Fahrzeug einsteigen konnte (KG NZV 2010, 462). In diesem Fall ist es sicherlich nicht angemessen, eine Haftungsteilung vorzunehmen. Es bleibt aber zu prüfen, ob – unterstellt, dass nach dem Maßstab eines Idealfahrers eine Unabwendbarkeit nicht bewiesen werden kann – bei einem Unfall im beengten Parkplatzbereich wegen der gefährlichen Situationen die Betriebsgefahr des bereits ausgeparkten Kfz anders als im fließenden Verkehr nicht vollständig hinter dem Verschulden des rückwärtsfahrenden Unfallgegners zurücktritt, sondern mit 20 % bei der Quotenbildung berücksichtigt wird (LG Hamburg, Urt. v. 4.12.2009 – 306 O 221/08).

II. Unfallanalytische Betrachtung

Aus **unfallanalytischer** Sicht zeigt sich, dass derartige Unfälle zwar **häufig** im Detail nicht **aufzuklären** sind, jedoch unter Beachtung der o.g. juristischen Vorgaben und der Verpflichtung des Fahrzeugführers, während des gesamten Vorgangs der Rückwärtsfahrt die Gefährdung anderer auszuschließen, die Kollision für beide Fahrzeugführer in vielen Fällen vermeidbar ist.

1. Anknüpfungstatsachen für eine Rekonstruktion

Für die Beurteilung eines Unfallgeschehens ist es wichtig, zunächst den Unfallablauf so genau wie möglich zu rekonstruieren. Außer den Angaben der Beteiligten bzw. von Zeugen stehen dem Unfallanalytiker objektive Anknüpfungspunkte zur Verfügung. Solche objektiven Anknüpfungspunkte sind Fahrzeugbeschädigungen, Spuren auf der Fahrbahn, Endpositionen, Splitterfelder u.Ä. Je besser diese Anknüpfungspunkte dokumentiert sind, desto klarere Aussagen über den Unfallablauf können getroffen werden.

Bei hier zu betrachtenden Parkplatzunfällen handelt es sich i.d.R. um sog. Bagatellunfälle. Diese Unfälle werden oftmals gar nicht bzw. nur unzureichend von der Polizei aufgenommen. Da sie i.d.R. auf geringem Geschwindigkeitsniveau stattfinden, fehlen Splitterfelder oder Spuren auf der Fahrbahn gänzlich. Die Fahrzeuge werden nach dem Unfallereignis oftmals versetzt, sodass auch die Endpositionen nicht bekannt sind. Da die Sachschäden von den Beteiligten geltend gemacht werden, liegen i.d.R. aber Reparaturrechnungen und/oder Gutachten einschließlich Fotos vor.

2. Mögliche Unfallkonstellationen

Bei Unfällen auf Parkplätzen lassen sich aus technischer Sicht unterschiedliche Konstellationen darstellen. Wenn die Beteiligten schildern, dass sie aus gegenüberliegenden Parkbuchten gestartet waren, sind aus technischer Sicht drei Möglichkeiten gegeben.

a) Ausparken aus direkt gegenüberliegenden Parkbuchten

Entsprechend Abb. 1 können beide aus direkt gegenüberliegenden Parkbuchten gestartet sein. Je nach Fahrweise können sich hieraus unterschiedliche Anstoßkonstellationen ergeben.



Abb. 1

Fahren beide geradlinig rückwärts heraus, so ergibt sich ein Zusammenstoß der Fahrzeughecks mit großer Überdeckung und geringer bis überhaupt keiner Winkelstellung (Abb. 2).



Abb. 2

Eine Unterscheidung, welcher der Beteiligten zuerst gestartet war, ist bei dieser Konstellation am schwierigsten. Mit bekannten Endlagen ergeben sich Hinweise darauf, dass Fahrzeug 1 früher gestartet war, wenn sich die Kollision erst auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite (wie in Abb. 2 gezeigt) ereignete. Allerdings ist das Erreichen der Kollisionsposition nicht nur abhängig von der zurückgelegten Wegstrecke, sondern auch von der dabei eingehaltenen Geschwindigkeit. Parkte Fahrzeug 2 sehr langsam aus, konnte dieses Fahrzeug noch vor Fahrzeug 1 gestartet sein, obwohl es bis zur Kollision eine deutlich geringere Wegstrecke bewältigte, weil Fahrzeug 1 viel schneller rückwärtsgefahren worden ist.



Abb. 3 a)



Abb. 3 b)

Beim Ausparken aus direkt gegenüberliegenden Parkbuchten sind beim Zusammenstoß auch Winkelstellungen möglich, wenn die Fahrzeuge nicht gerade, sondern schräg rückwärtsfahren, um danach dem Fahrbahnverlauf besser folgen zu können (Abb. 3 a). Winkelstellungen führen dazu, dass sich die eingehaltenen Geschwindigkeiten im Beschädigungsbild unterschiedlich ausdrücken können. Dies ist umso einfacher möglich, je heftiger der Kontakt stattfand, weil sich dann ausgedehntere Schadenbereiche bzw. auch intensivere Fahrzeugdeformationen ausbilden.

Im Extremfall wäre es sogar denkbar, das Fahrzeug 1 so weit ausgeparkt war, dass es von Fahrzeug 2 gar nicht mehr am Heck, sondern an der Seite getroffen wurde (Abb. 3 b). Bei einer solchen Konstellation legte Fahrzeug 1 eine größere Wegstrecke zurück und konnte – was auch aus den Schäden erarbeitet werden kann – bis zum Zusammenstoß wieder zum Stillstand gekommen sein.

b) Ausparken aus versetzten Parkbuchten

In den Abb. 4 a) und b) sind Unfallentstehungen gezeigt, bei der die Beteiligten aus seitlich versetzten Parkbuchten starten. Dabei können sich ähnliche Anstoßsituationen ergeben, wie sie bereits weiter oben dargestellt wurden. Es kommt wiederum zu einem heckseitigen Anstoß mit mehr oder weniger starken Winkelstellungen oder im Extremfall zur seitlichen Berührung. Der Unterschied besteht darin, dass wenigstens ein Fahrzeug längere Wegstrecken bis zum Erreichen der Kollisionsstelle bewältigt.

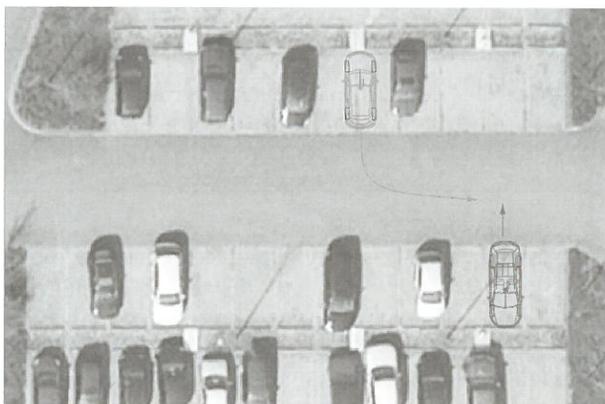


Abb. 4 a)

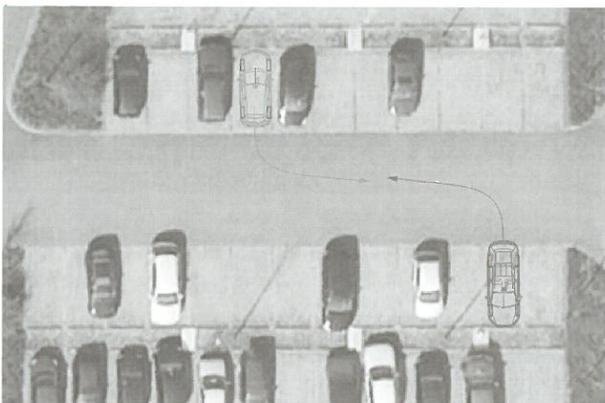


Abb. 4 b)

In ähnlicher Weise würden die Fahrzeuge auch dann zusammenstoßen, wenn sie nicht aus gegenüberliegenden Parkboxen starten würden (Abb. 5). Es sind wiederum Anstoßsituationen wie bei den anderen Konstellationen möglich. Die Fahrzeuge können sich aber auch mit deutlichem Versatz zueinander annähern, wodurch es auch zu Streifkollisionen an den Fahrzeugseiten kommen kann.



Abb. 5

3. Betrachtung der Vermeidbarkeit

Für die Beurteilung der Vermeidbarkeitsmöglichkeiten ist nicht nur der Bewegungszustand zum Kollisionszeitpunkt maßgeblich, sondern vor allem die Erkennbarkeit des Fahrvorgangs des Unfallgegners. Die Vermeidbarkeitsmöglichkeiten sind teilweise abhängig von der Ausgangssituation.

a) Vermeidbarkeit beim Ausparken aus gegenüberliegenden Parklücken

Bei dieser Konstellation können sich die Unfallgegner am besten beobachten, weil aus technischer Sicht der Unfallgegner zu jedem Zeitpunkt sichtbar ist. Mögliche Fahrvorgänge werden frühzeitig durch das Aufleuchten des Bremslichtes oder aber des Rückfahrcheinwerfers angezeigt. Beides liegt im direkten Sichtbereich des Unfallgegners. Auch ohne dass sich das gegnerische Fahrzeug in Bewegung setzt, wird hierdurch eine mögliche Absicht frühzeitig angezeigt.

Die Sichtmöglichkeiten aus einem Pkw heraus sind in den Lichtbildern in der Abb. 6 gezeigt. Der Unfallgegner ist bereits bei Start sowohl über die Spiegel als auch durch das Heckfenster sichtbar. Er bleibt es auch bis zum Zusammenstoß.

Bei dieser Unfallkonstellation wird sich der juristische Anscheinsbeweis, der für eine Vermeidbarkeit spricht, aus technischer Sicht i.d.R. erhärten.



Abb. 6 a)



Abb. 6 e)



Abb. 6 b)



Abb. 6 c)



Abb. 6 d)

b) Vermeidbarkeit bei der Ausfahrt aus versetzten Parklücken

Eingeschränktere Erkennbarkeitsmöglichkeiten ergeben sich, wenn die Unfallgegner ursprünglich in versetzten Parkbuchten standen. Wenn die ursprünglichen Abstände sehr groß sind, kann der Startvorgang des Unfallgegners möglicherweise nicht gesehen werden. Dies ist besonders dann der Fall, wenn sich zwischen den Parkbuchten weitere Fahrzeuge befinden. Dabei kann auch die Fahrzeugart eine Rolle spielen. Die Sicht aus einem SUV oder Van über andere geparkte Fahrzeuge hinweg ist natürlich besser als aus einem tiefer liegenden Sportwagen heraus.

Auch bei dieser Konstellation ergeben sich aber mit der weiteren Annäherung der Unfallgegner gute Sichtmöglichkeiten, sodass auch hier i.d.R. Vermeidbarkeitsmöglichkeiten gegeben sind (Abb. 7).



Abb. 7 a)



Abb. 7 b)



Abb. 7 d)



Abb. 7 c)



Abb. 7 e)