

58. Ist ein Unfall „beim Betrieb“ eines stillstehenden Kraftfahrzeugs erfolgt, wenn ein anderes Kraftfahrzeug auf dieses auffährt?  
Kraftfahrzeuggesetz § 7.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 12. November 1928 i. S. Sch. P. Brauerei  
U. u. Gen. (Bekl.) w. B. (Kl.). VI 173/28.

- I. Landgericht III Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Am 18. Januar 1926 abends zwischen 9 und 10 Uhr fuhr der Kläger auf der Landstraße von Frankfurt a. O. nach Berlin mit seinem Personenkraftwagen auf den auf der Landstraße stehenden Lastkraftzug der Erstbeklagten auf, der aus Kraftwagen und Anhänger bestand. Führer des Lastkraftzuges war der Zweitbeklagte. Der Lastkraftzug stand auf der Straße still, weil der Betriebsstoff ausgegangen war; der Begleitmann befand sich auf dem Wege zur nächsten Ortschaft, um Betriebsstoff zu holen. Der Zweitbeklagte saß zur Zeit des Zusammenstoßes auf dem Führersitze seines Kraftwagens. Die Sicht war behindert durch Nebelschwaden, die über die Landstraße zogen. Bei dem Zusammenstoß trug der Kläger eine Brustquetschung und einen Nervenschock davon; sein Kraftwagen wurde beschädigt.

Der Kläger verlangt auf Grund der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und auf Grund der §§ 823, 831 BGB. gesamtschuldnerische Verurteilung der Beklagten zum Ersatz alles Schadens, der ihm durch den Unfall entstanden ist.

Die Beklagten wurden vom Landgericht zu drei Vierteln, vom Berufungsgericht zur Hälfte für schadensersatzpflichtig erklärt. Ihre Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht hält eine Haftung der Beklagten auf Grund der §§ 7, 18 KraftfahrzG. für gegeben. Es nimmt an, daß der

Unfall auch dann, wenn der Lastkraftwagenzug stillgestanden habe, „beim Betrieb“ dieses Wagenzugs erfolgt sei. Gegen diese Annahme wendet sich mit Grund die Revision. Unstreitig stand der Wagenzug still, als der Unfall sich ereignete. Es kann unbedenklich davon ausgegangen werden, daß der Motor nicht mehr lief, da der Betriebsstoff ausgegangen war. Zur Zeit des Unfalls befand sich also der Lastkraftwagen im Zustand völliger Ruhe, und zwar gilt dies nicht nur von der äußeren Bewegung, sondern auch von der Tätigkeit des Motors. Gleichwohl ist das Berufungsgericht der Ansicht, der Unfall sei beim Betrieb des Lastkraftwagens erfolgt. Die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs habe — so führt das Urteil aus — auch in seiner Ruhelage noch insofern fort- und nachgewirkt, als die Versperrung des Weges durch das stillstehende Fahrzeug die unmittelbare Wirkung der gerade aus dem Kraftfahrzeugbetrieb erwachsenden und ihm eigentümlichen Gefahr gewesen sei, daß der Brennstoff ohne ein vorher bemerkbares Anzeichen ausgehen und das Fahrzeug infolgedessen an ungeeigneter Stelle plötzlich stehen bleiben und zunächst nicht mehr aus dem Wege geräumt werden konnte.

Nach §§ 7, 18 KraftfahrzG. kommt eine Haftung des Halters und des Führers dann in Frage, wenn sich der Unfall „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ ereignet hat. Bei der Frage, wann dieser Fall vorliegt, ist zunächst davon auszugehen, daß nicht das Betriebsunternehmen als solches, etwa im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, mit in Rücksicht zu ziehen ist, sondern daß es nur auf den Betriebsvorgang des einzelnen Kraftfahrzeugs ankommt. Denn die Quelle der Gefahren für den Verkehr, die den Ausgangspunkt für die Haftung nach § 1 KraftfahrzG. bildet, ist die Bewegung des einzelnen Fahrzeugs, das durch Maschinenkraft mit einer gegenüber anderen Fuhrwerken erhöhten Geschwindigkeit betrieben wird (F.W. 1919 S. 104 Nr. 4). Von diesem Gesichtspunkt aus ist ein Kraftfahrzeug jedenfalls dann als in Betrieb gesetzt und im Betrieb befindlich anzusehen, wenn es entweder infolge des motorischen Antriebs schon selbst in Bewegung gesetzt oder wenn wenigstens der Motor als Kraftquelle der Bewegung in Gang gebracht ist. Der Zustand des Betriebs dauert fort, bis das Fahrzeug wieder in völlige Betriebsruhe versetzt ist (RGU. vom 29. Oktober 1921 VI 320/21). Ein Fahrzeug wird deshalb auch dann noch als im Betrieb befindlich anzusehen sein, wenn zwar eine Übertragung der Motorkraft auf die Wagenräder

wegen der Abstellung des Motors nicht mehr stattfindet, das Fahrzeug selbst aber infolge der Nachwirkung des motorischen Antriebs noch in Bewegung ist. Auf der andern Seite wird ein Fahrzeug nicht schon dann ohne weiteres als außer Betrieb befindlich zu gelten haben, wenn es auf einer Fahrt durch zeitweilige Abstellung des Motors vorübergehend, sei es infolge eines der Weiterfahrt entgegenstehenden Hindernisses oder zu vorübergehender Unterbrechung der Fahrt auf kürzere Zeit, zum Stillstand gekommen ist und jederzeit wieder in Betrieb gesetzt werden kann (FfW. 1912 S. 650 Nr. 26; RGU. vom 29. Oktober 1921 VI 320/21). Im Streitfall handelt es sich indessen um einen gegenüber den eben erwähnten Fällen wesentlich verschiedenen Sachverhalt. Da der Betriebsstoff ausgegangen und neuer Betriebsstoff noch nicht zur Stelle war, seine Beschaffung auch geraume Zeit erforderte, war es hier ganz unmöglich, durch bewußte oder auch nur durch zufällige Einwirkung auf den Motor die motorische Kraft zu entfalten und den Wagenzug wieder in Bewegung zu setzen. Das Fahrzeug befand sich nicht in einem trotz vorhandener Fortbewegungsmöglichkeit bestehenden Zustande vorübergehender Fahrtunterbrechung, sondern war durch die tatsächlichen Verhältnisse in den Zustand völliger Betriebsruhe gelangt. Es bedeutete in diesem Zustand, in dem die Möglichkeit der Fortbewegung durch motorische Kraft ausgeschlossen war, nichts anderes als jeder leblose Gegenstand, der auf der Fahrbahn ein Hindernis bereitete.

Hat sich aber der Lastkraftwagen zur Zeit des Unfalls nicht im Betrieb befunden, so kann auch nicht angenommen werden, daß sich der Unfall beim Betrieb des Wagens ereignet habe. Das Berufungsgericht meint zwar, die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs habe auch in seiner Ruhelage noch fort- und nachgewirkt. Denn der Umstand, daß das stillstehende Fahrzeug den Weg versperrt habe, sei die unmittelbare Wirkung der gerade aus dem Kraftfahrzeugbetrieb erwachsenden, ihm eigentümlichen Gefahr gewesen, daß der Brennstoff ohne ein vorher bemerkbares Anzeichen ausgehe. Infolgedessen bleibe das Fahrzeug plötzlich an ungeeigneter Stelle stehen und könne zunächst nicht mehr aus dem Wege geräumt werden. Allerdings wird unter Umständen ein Unfall auch dann als beim Betrieb des Kraftfahrzeugs erfolgt gelten können, wenn bei ihm ein Umstand ursächlich mitgewirkt hat, dessen Vor-

handensein noch eine Nachwirkung des die Gefährdungshaftung begründenden Betriebs des Kraftfahrzeugs ist. Der Umstand, daß das Kraftfahrzeug mitten auf der Fahrstraße zum Stillstand gekommen ist, stellt aber keine sich aus dem Betrieb ergebende adäquate Ursache des Unfalls mehr dar, welche die vom Gesetz als besondere Folge der Gefährlichkeit des Betriebs angeordnete Haftung nach sich zieht. Wenn ein Lastkraftwagen infolge Ausgehens des Betriebsstoffs zum Stillstand kommt, so gehört das nicht zu denjenigen Eigentümlichkeiten des Kraftwagenbetriebs, die im allgemeinen als wahrscheinlich vorauszu sehen sind. Der Bedarf an Betriebsstoff läßt sich im voraus errechnen, und die Fälle, in denen das Fahrzeug infolge besonders starken Verbrauchs unerwartet stillsteht, gehören nicht zu denen, die dem Kraftwagenbetrieb eigentümlich sind. Auch Fahrzeuge anderer Art können durch irgendwelche unerwarteten Ereignisse (Bruch von Achsen, Stürzen der Zugtiere) plötzlich zum Stehen gebracht werden. Das Stillstehen des Lastkraftfahrzeugs der Erstbetroffenen war daher ein Ereignis, das nicht auf den Eintritt der dem Kraftwagenbetrieb eigentümlichen Gefahren, sondern auf ein davon verschiedenes und unabhängiges zufälliges Ereignis zurückzuführen ist.

Hiernach hält das Berufungsgericht rechtsirrtümlich die Haftung aus §§ 7, 18 und damit auch die Anwendbarkeit der § 17 Abs. 1 Satz 2 und § 18 Abs. 3 KraftfahrzG. für gegeben. Eine Haftung der Beklagten kann lediglich aus § 823 Abs. 1, § 831 BGB. hergeleitet werden. . . .