

71. 1. Unter welchen Umständen befindet sich ein stillstehendes Kraftfahrzeug im Betrieb?
2. Siegt ein Unfall „bei dem Betriebe“ des Kraftfahrzeugs vor, wenn dessen Führer beim Absteigen Schaden stiftet?
Kraftfahrzeug-Gesetz §§ 7, 18. Reichshaftpflichtgesetz § 1.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 9. Dezember 1929 i. S. W. (Bekl.) w. M.
(Rf.). VI 217/29.

- I. Landgericht Hamburg.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 7. April 1926 fuhr die Klägerin auf einem Fahrrad durch die S.-Straße in H. Als sie einen an der rechten Straßenseite haltenden Lastkraftwagen an dessen linker Seite überholte, stieg dessen Führer, der Beklagte, aus dem gedeckten Führersitz, der nach der rechten Seite keine Tür hat, nach links aus. Hierbei kam es zu einem Zusammenprall der Parteien. Beide stürzten zu Boden. Die Klägerin zog sich Verletzungen zu. Sie behauptet, daß den Beklagten die alleinige Schuld an dem Unfall treffe, und hat ihn daher auf Grund des § 823 Abs. 1 B.G.B., im zweiten Rechtszug auch auf

Grund des § 18 Abs. 1 Satz 1 RFG. auf Zahlung eines Schmerzensgeldes und einer monatlichen Rente in Anspruch genommen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Dagegen hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt.

Die Revision des Beklagten hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Oberlandesgericht hat im wesentlichen folgendes erwogen. Die Klägerin sei beim Betrieb des vom Beklagten geführten Kraftwagens verletzt worden. Der Wagen diene zur Lieferung und Abholung von Waren. Unmittelbar vor dem Unfall habe ihn der Beklagte zu einem kurzen Halten gebracht. Der Unfall sei beim Absteigen des Führers geschehen. Dieses gehöre zum Betrieb des Kraftfahrzeugs. Das Verlassen des gedeckten Führersitzes, der keinen Ausblick nach rückwärts erlaubt habe, sei nur an der linken Seite auf die Fahrbahn möglich, wo sich der überholende Verkehr bewege; an der rechten Seite, wo das Aussteigen auf die Bordschwelle sonst allein ohne Gefahr möglich sei, sei der Führersitz geschlossen. Der Unfall sei daher als ein Ergebnis der Gefahren anzusehen, die durch den Betrieb eines Kraftwagens vom Typ des fraglichen Lieferwagens dem Straßenverkehr erwüchsen. Angesichts dieser großen, dem Beklagten bekannten Gefahr lasse sich nicht zu seinen Gunsten feststellen, daß er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe (§ 7 Abs. 2 RFG.) oder daß der Unfall nicht durch sein Verschulden verursacht worden sei (§ 18 Abs. 1 das.). Denn aus seiner eigenen Angabe sei nicht mit Sicherheit zu entnehmen, daß er sich während des Absteigens umsichtig genug verhalten habe.

Mit Unrecht werden diese Ausführungen von der Revision beanstandet.

Zunächst ist unbegründet der Revisionsangriff, daß der Kraftwagen sich deshalb nicht im Betrieb befunden habe, weil der Motor abgestellt gewesen sei. Denn das Reichsgericht hat mit Grund an seiner ständigen Rechtsprechung festgehalten, daß eine Außerbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs nicht schon dann anzunehmen ist, wenn, wie im vorliegenden Falle, die Fahrt nur auf kurze Zeit unterbrochen wird, sondern erst dann, wenn das Fahrzeug in völlige Betriebsruhe versetzt ist oder wenigstens infolge Fehlens von Betriebsstoffen erst

nach geraumer Zeit wieder in Gang gesetzt werden kann (RGZ. Bd. 122 S. 270; JW. 1929 S. 2055 Nr. 7 mit Nachweisungen).

Fehl geht auch die weitere Klage, der Berufungsrichter habe zu Unrecht angenommen, daß der Unfall sich beim Betrieb des Kraftfahrzeugs ereignet habe. Für die Haftung des Halters wird in § 7 Abs. 1 RFG. nicht mehr vorausgesetzt, als daß „bei dem Betriebe“ eines Kraftfahrzeugs Schaden gestiftet ist; das gleiche gilt nach § 18 RFG. auch für die Haftung des Führers, nur mit dem Unterschied, daß sich dieser — anders als der Halter (§ 7 Abs. 2 das.) — schon durch den Nachweis entlasten kann, der Unfall sei nicht auf sein Verschulden zurückzuführen. Die Frage ist nun, ob das Absteigen des Führers in den Bereich des Betriebs gehört. Sie ist zu bejahen.

Da die Worte „bei dem Betriebe“ eines Kraftfahrzeugs in § 7 RFG. dem Wortlaut des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ offenbar nachgebildet sind, liegt es nahe, daß der Gesetzgeber die Worte „bei dem Betriebe“ in beiden Gesetzen in dem gleichen Sinne verstanden hat. Obwohl ihm die Auslegung, welche die Rechtsprechung, insbesondere des Reichsgerichts, den Worten „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ in § 1 RFG. gegeben hat, zweifellos bekannt war, hat er keinen Anlaß genommen, dem Wortlaut des § 7 Abs. 1 eine andere Fassung zu geben. Demnach erscheint die Annahme begründet, daß nach dem Willen des Gesetzgebers der Bereich der Betriebsvorgänge nach beiden Gesetzen — wenigstens im allgemeinen — in gleicher Weise umgrenzt werden soll. Nun darf nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts für das Anwendungsgebiet des § 1 RFG. keineswegs allgemein erfordert werden, daß der Unfall durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Beförderungsmitteln nicht verbunden sind; vielmehr genügt es, daß ein örtlicher, zeitlicher, innerer und äußerer Zusammenhang mit Betriebsvorgängen oder Betriebseinrichtungen der Eisenbahn vorliegt, und nur dann, wenn es an einem solchen Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit fehlt, muß der Unfall durch eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr herbeigeführt worden sein. In jenem Zusammenhang mit Betriebsvorgängen stehen Eisenbahnunfälle, die sich beim Aussteigen der Fahrgäste und des Beförderungspersonals der Eisenbahnverwaltung ereignen (RGZ. Bd. 126 S. 137 [139]; RGUrt. in Eger Eisenbahn- und verkehrrechtliche Entscheidungen Bd. 25 S. 288

und S. 308, Bd. 27 S. 443, Bd. 30 S. 225; JW. 1916 S. 122 Nr. 9; RGUrt. vom 22. März 1928 VI 474/27; Seligsohn Haftpflichtgesetz S. 27, 36; Eger Haftpflichtgesetz 7. Aufl. S. 20, 27, 28).

Aber auch wenn man von der vergleichenden Heranziehung des § 1 HaftpflichtG. und der hierzu ergangenen Rechtsprechung absieht, läßt sich nicht wohl in Abrede stellen, daß das Absteigen des Führers zum Betrieb eines Kraftfahrzeugs gehört. Denn ein solches Absteigen stellt einen notwendigen Betriebsvorgang dar, der sich aus dem Gesamtbetrieb nicht herauslösen läßt. Gegen die Auslegung, daß das Aussteigen des Führers dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen sei, kann nicht daraus ein Bedenken entnommen werden, daß der Gesetzgeber zur Einführung der strengen und eine Umkehr der Beweislast anordnenden Haftung des Führers (und des Halters) nach dem Kraftfahrzeuggesetz durch die Erwägung veranlaßt worden sein mag, die Kraftfahrzeuge bildeten vermöge ihrer gegenüber anderen Fuhrwerken erhöhten Geschwindigkeit eine Quelle der Gefährdung für den übrigen Verkehr und es erscheine deshalb, ähnlich wie bei den Eisenbahnen, geboten, die Halter und die Führer grundsätzlich für die Gefährdung haften zu lassen (JW. 1919 S. 104 Nr. 4). Denn dafür, daß diese Gefährdungshaftung etwa auf solche Unfälle hätte beschränkt werden sollen, die auf die Schnelligkeit der Fortbewegung des Kraftfahrzeugs zurückzuführen sind, bietet das Gesetz keinen Anhalt. Vielmehr bedeutet das Wort „Betrieb“ in § 7 Abs. 1 HaftpflichtG. keineswegs die Wirkung der besonderen Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs (Müller Automobilgesetz 4. Aufl. Bem. B Ia 3 zu § 7 S. 208). Ein etwaiger Wille des Gesetzgebers, die Gefährdungshaftung des Halters und Führers auf die Schäden zu beschränken, die mit den gerade dem Kraftfahrzeug und seinem maschinellen Betrieb eigentümlichen Gefahren im Zusammenhang stehen, hätte im Gesetz keinen erkennbaren Ausdruck gefunden. Wäre man aber in diesem Punkt anderer Auffassung, so würde dies im vorliegenden Falle doch nicht zu einem dem Beklagten günstigen Ergebnis führen können. Denn der Führersitz der Kraftwagen — und insbesondere des hier fraglichen Wagens — gestattet im Gegensatz zu Fuhrwerken anderer Art dem Führer fast ausnahmslos das Aussteigen vom Führersitz nur nach der einen Seite, weil das Steuer und andere Vorrichtungen des Wagens der Anbringung einer Tür an der anderen Seite hinderlich sind. Hierauf hat bereits das Be-

rufungsgericht mit Recht hingewiesen. Auch aus diesem Grunde müßte der Hinweis der Revision darauf, daß sich der Unfall der Klägerin beim Aussteigen des Kutschers aus einem beliebigen anderen Fuhrwerk in ebendergleichen Weise ereignet haben könnte wie beim Absteigen des Beklagten vom Kraftwagen, selbst dann versagen, wenn es überhaupt darauf ankäme, daß der Unfall auf die Verwirklichung einer gerade dem Kraftfahrzeugverkehr eigentümlichen Gefahr zurückgeführt werden müßte (vgl. RGZ. Bd. 122 S. 273). Vergeblich macht die Revision noch auf das ihrer Meinung nach unannehmbare Ergebnis aufmerksam, daß der Beklagte nicht nach Maßgabe des § 18 RFG. haften würde, wenn er an der linken Straßenseite gehalten hätte und daher aus der links befindlichen Tür auf den Bürgersteig ausgestiegen wäre. Denn selbst wenn in §. nach Lage der örtlichen Polizeivorschriften (vgl. jetzt § 21 Abs. 1 Satz 1 RFG. vom 16. März 1928, RGBl. I S. 91) das Anhalten von Kraftfahrzeugen an der links der Fahrtrichtung gelegenen Straßenseite zulässig sein sollte, wäre der Beklagte nach § 18 RFG. für den Schaden, den er etwa einem auf dem Bürgersteig befindlichen Fußgänger beim Aussteigen zugefügt hätte, in derselben Weise haftbar wie der Klägerin, die sich auf dem Straßendamm bewegt hat. Endlich kommt es auch darauf nicht an, daß die Klägerin mit dem Kraftwagen selbst gar nicht in Berührung gekommen ist, sondern nur mit dem absteigenden Führer. Denn das Gesetz stellt nur darauf ab, ob sich der Schaden „bei dem Betriebe“ des Kraftfahrzeugs ereignet hat.