

**49. Zum Begriff des Betriebs in § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes.**

VI. Zivilsenat. Urte. v. 1. April 1931 i. C. F. u. Gen. (Bekl.) w.  
Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft in B. (Rl.). VI 516/30.

- I. Landgericht Altona.
- II. Oberlandesgericht Kiel.

Am 25. Oktober 1927 verunglückte der Dachbeder H. tödlich. Er war auf Grund der Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung bei der Klägerin versichert. Diese muß seiner Witwe und seinem minderjährigen Kinde die nach der Reichsversicherungsordnung vorgeschriebenen Leistungen gewähren. Sie nimmt die Beklagten auf Ersatz in Anspruch.

Der Erstbeklagte ist Eigentümer eines Lastkraftwagens, den sein Sohn, der Zweitbeklagte, fährt. An dem genannten Tage kamen beide Beklagte und der Mitfahrer L. mit dem Lastkraftwagen, der mit Kartoffeln beladen war, von Sandesneben nach Wandsbef. Der Lastkraftwagen hielt vor einem Hause in der L.-straße in Wandsbef am rechten Bordstein, um Kartoffeln abzuladen. Nahe diesem Hause, dicht an der Kreuzung der L.- und W.-straße, befindet sich eine Haltestelle der Straßenbahn. Beide Straßen werden von Straßenbahnen befahren. Die Straßenbahn fährt in der L.-straße mit zwei Anhängern. Der Lastkraftwagen hielt so dicht an der genannten Haltestelle, daß sich sein Kühler nur mehrere Meter davon entfernt befand. Die Ladefläche des Lastkraftwagens ist 2,28 m breit. Die Schienen der Straßenbahn liegen in der Straße so dicht am rechten Bordstein, daß zwischen ihnen und dem Lastkraftwagen nur ein geringer Zwischenraum war. Die beiden Beklagten waren, als der Lastkraftwagen anhielt, auf ihm sitzen geblieben, während der Mitfahrer L. in das Haus hineingegangen war, um die Lieferung der Kartoffeln mitzuteilen. Zu dieser Zeit kam ein Straßenbahnzug mit zwei Anhängern die L.-straße entlang in Richtung W.-straße. H. wollte auf die vordere Plattform des ersten Anhängers steigen; er kam indessen nicht hinauf, weil er an einem Haken der hinteren Klappe des Lastkraftwagens hängen geblieben war. Er wurde zwischen den Straßenbahnzug und den Lastkraftwagen eingeklemmt. Seine Verletzungen waren so schwer, daß er alsbald starb.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Berufungsgericht entsprach den Anträgen der Klägerin in Höhe der Hälfte des Schadens. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Auf Grund des festgestellten Sachverhalts nimmt das Berufungsgericht an, daß der Unfall beim Betrieb des Lastkraftfahrzeugs im Sinne des § 7 KFG. erfolgt ist. Hiergegen wendet sich die Revision.

Sie wiederholt die auch sonst gegen die Rechtsprechung des erkennenden Senats in dieser Frage erhobenen Einwendungen (Isaac-Sieburg 2. Aufl. S. 130; Müller 7. Aufl. S. 224; Bezold in JW. 1929 S. 914 und 2055; Plum das. S. 916; Isaac das. S. 952; Stiefel in Autor. Rdsch. 1931 S. 1, 2) und vertritt die Auffassung, daß ein Betrieb des Kraftfahrzeugs nur vorliege, solange die motorischen Kräfte des Fahrzeugs unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug einwirkten. Der erkennende Senat lehnt auch nach erneuter Prüfung der Frage diese — mehr mechanische — Fassung des Betriebsbegriffs ab. In seiner Entscheidung vom 9. Dezember 1929 VI 217/29 (RGZ. Bd. 126 S. 333) wurde an den Begriff des Betriebs angeknüpft, der dem Reichshaftpflichtgesetz zugrunde liegt. Der Begriff des Betriebs wurde in der Tat aus diesem Gesetz übernommen, um Rechtsprechung und Schrifttum über das Reichshaftpflichtgesetz für das neue Gesetz zu verwerten (Begr. zum ersten Entwurf von 1906, Druckf. d. Reichstags, Nr. 264 S. 3247, 11. Legislaturperiode, II. Session, 1. Sesssionsabschnitt 05/06). Es heißt dort:

Soweit möglich, schließt sich der Entwurf auch in der Fassung den die Haftpflicht der Eisenbahnen regelnden Vorschriften dieses Gesetzes an. Dadurch wird zugleich erreicht, daß für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rechtsprechung und Literatur über das Haftpflichtgesetz verwertet werden kann.

Es geht nicht an, die hierauf beruhende Fassung des Gesetzes „bei dem Betrieb“, die ausdrücklich dem § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nachgebildet wurde (S. 3248 a. a. O.), deshalb vom Reichshaftpflichtgesetz zu lösen (wie die Erläuterung von Müller 7. Aufl. S. 223 meint), weil der nicht Gesetz gewordene Entwurf von 1906 — „durch ein im Betrieb befindliches Kraftfahrzeug“ — die enge Anlehnung an das Reichshaftpflichtgesetz aufgegeben hatte. Es ist eben insoweit bei der ursprünglichen Fassung geblieben. Deshalb ist es angezeigt, die vom Gesetzgeber bewußt gewollte und zum Ausdruck gebrachte Übereinstimmung zwischen Kraftfahrzeuggesetz und Reichshaftpflichtgesetz nicht aufzugeben. Daß der Gesetzgeber auch bei späterer Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes keinen Anlaß genommen hat, die hier in Betracht kommende Fassung zu ändern, wiewohl die Rechtsprechung den Zusammenhang zwischen beiden Gesetzen betont hatte, kann gleichfalls hervorgehoben werden. Die Auffassung, daß die technische Seite des Betriebs den Anhaltspunkt für die Frage des

Betriebs zu geben habe, läuft im wesentlichen darauf hinaus, daß nur ein in Bewegung befindliches Kraftfahrzeug unter die Vorschriften des Gesetzes fallen solle. Es ist nicht ersichtlich, warum der Gesetzgeber das nicht im Gesetz hätte ausdrücken sollen, wenn er eine solche Absicht verfolgt hätte; im Entwurf von 1908 war ja die Fassung vorgeschlagen, daß der Schaden durch ein im Betrieb befindliches Kraftfahrzeug verursacht sein müsse. Vielmehr hat man in § 19 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 wieder die Fassung gewählt „beim Betrieb eines Luftfahrzeugs“. Folgt man aber grundsätzlich der Beurteilung, die dem Begriff des Betriebs im Eisenbahnverkehr zuteil geworden ist, soweit sich nicht Unterschiede zwischen den beiden Betriebsarten aus dem einzelnen Fall ergeben, so wird man auch daran festhalten müssen, einmal, daß für einen beim Betrieb eingetretenen Schaden ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebsseinrichtungen bestehen muß, aber auch ausreicht, sodann, daß nicht allgemein gefordert werden darf, der Unfall müsse durch Gefahren verursacht sein, die dem Betrieb gerade eines Kraftfahrzeugs eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind (für den Eisenbahnbetrieb aus der neueren Rechtsprechung RGZ. Bd. 126 S. 139). Nur wenn es an dem erwähnten äußeren Zusammenhang fehlt, ist der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen — nicht: ausschließlich eigentümlichen — Gefahr steht (vgl. RGZ. a. a. O.). Die von der maschinentechnischen Seite der Frage ausgehende Auffassung legt das entscheidende Gewicht darauf, daß nur bei der Fassung des Betriebsbegriffs in diesem Sinne eine klare Umgrenzung des Begriffs möglich sei. Der Umstand, daß die eine Auslegung zur Möglichkeit von Grenzfällen führt, in denen die Anwendbarkeit des Gesetzes zweifelhaft sein kann, während eine andere Auslegung solche Zweifel im Einzelfall ausschließt, kann nicht maßgebend sein für die Ermittlung des Inhalts eines Gesetzes; diese hat sich vielmehr auf den Wortlaut, den Sinn und den vom Gesetzgeber verfolgten Zweck zu richten. Es ist aber auch nicht richtig, daß die hier abgelehnte Meinung keine Zweifel in bezug auf das Vorliegen des Betriebs übrig läßt. Es sei etwa auf die Möglichkeit verschiedener Beurteilung des Sachverhalts hingewiesen, welche die Ankerbelung des Motors als solche hervorrufen kann (vgl. Isaac-Sieburg 2. Aufl.

§. 132). Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß die Bestimmung des Betriebsbegriffs lediglich nach der technischen Seite zu einer Häufung von Unterbrechungen im Betrieb führen kann, die infolge der entsprechenden Unterbrechung in der Anwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes für die Bedürfnisse des Verkehrs unerträglich ist. Diese dürfen bei der Auslegung des Gesetzes gerade im Zusammenhang mit der gleichmäßigen Verwendung der auf einen weiten Spielraum für den Richter hinweisenden Ausdrucksweise in mehreren Gesetzen keinesfalls außer acht gelassen werden. Wird das Kraftfahrzeug während einer für eine längere Strecke beabsichtigten Fahrt aus besonderem Anlaß, der nicht im technischen Betrieb zu beruhen braucht, in ganz kurzen Zwischenräumen zum Stillstehen gebracht, so würde es mit der Auffassung des Verkehrs unvereinbar sein, die Anwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes mit jedem Stillstehen des Kraftwagens auszuschließen. Hier zeigt sich, daß bei der Auslegung des Gesetzes grundsätzlich vom Inbegriff der Verrichtungen des Kraftfahrzeugs ausgegangen werden muß, die diesem die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen (so auch Isaac-Sieburg §. 128), ohne daß freilich, wie bereits bemerkt, im einzelnen Falle die Entscheidung auf die Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit des Betriebsvorgangs abgestellt werden darf. Allerdings wird sich auch dann die Trennung des gegenständlichen Vorgangs von der Absicht, die den Führer des Wagens leitet, nicht immer durchführen lassen. So wird ein Vorgang, bei dem der Führer den Wagen in der Absicht zum Stehen bringt, ihn alsbald weiterzubewegen, nicht dem Fall gleichzustellen sein, wo ein Fahrzeug infolge des Fehlens von Betriebsstoff nicht weiterbewegt werden kann (RGZ. Bd. 122 S. 270). Die Meinung, daß sich die letztere Entscheidung zum Begriff des Betriebs im maschinentechnischen Sinne bekenne (JW. 1929 S. 914 Nr. 7, sowie Isaac-Sieburg §. 130), trifft nicht zu. Das Urteil stellte sich vielmehr auch auf den Standpunkt, daß eine vorübergehende Unterbrechung der Fahrt die Annahme nicht ausschließe, das Fahrzeug befinde sich noch im Betrieb; es erachtete aber ein Fahrzeug, dem der Betriebsstoff völlig fehlt, einem leblosen Gegenstand gleich, der auf der Fahrbahn ein Hindernis bereitet. Wenn aus dem zweiten Teil der Entscheidung, der nur eine Hilfserrwägung enthält, gefolgert werden könnte, daß ein Umstand auf einen Betriebsvorgang als adäquate Ursache nur dann zurückgeführt werden kann, wenn sich

dieser Vorgang als ein dem Kraftwagenbetrieb eigentümlicher darstellt, so wird diese Erwägung nicht aufrecht erhalten.

Die Beurteilung des im jetzigen Rechtsstreit zur Entscheidung stehenden Vorgangs als Unfall beim Betrieb des Lastkraftfahrzeugs erweist sich hiernach als zutreffend. Das Anhalten zum Zweck des Abladens von Kartoffeln steht schon im äußeren Zusammenhang mit dem Betrieb dieses Fahrzeugs und fällt um so weniger aus diesem Betrieb heraus, als der Mitfahrer zunächst in das Haus gegangen war, um die Ankunft der Kartoffeln anzuzeigen, und beide Beklagte auf dem Fahrzeug saßen und jederzeit eine Einwirkung auf das Fahrzeug ausüben konnten. (Es wird sodann dargelegt, daß der Entlastungsbeweis der Beklagten nicht erbracht sei.)