

15. 1. Gilt der Grundsatz, daß ein von dem Gläubiger gegen einen der Gesamtschuldner erwirktes obfiegendes Urteil für das Verhältnis der Gesamtschuldner untereinander keine Rechtskraft schafft, auch für die Ausgleichung nach § 17 RFG?

2. Genügt die Feststellung, daß der Führer eines Kraftwagens, der vor Beginn der Fahrt Alkohol genossen hat, nicht betrunken oder angetrunken gewesen ist, zum Beweise, daß er noch zur Führung des Wagens geeignet war?

RPD. § 322. BGB. §§ 426, 831. RFG. §§ 7, 8, 17.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 29. November 1934 i. S. Landkreis M. (A.)
w. R. er Milchhof GmbH. (Verf.). VI 331/34.

I. Landgericht Krefeld.

II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Am 21. Juli 1929 veranstaltete der N.sche Automobilklub eine Fuchsjagd mit anschließendem Picknick, für welches der Otonom M. Sch. in R. die erforderlichen Speisen und Getränke liefern sollte. Die Speisen und Getränke sowie das Geschirr wurden zu dem Picknickort befördert durch einen Lieferkraftwagen des R.er Milchhofs GmbH., der ebenso wie sein Geschäftsführer M. Mitglied des Automobilklubs war und den Lieferkraftwagen auf Veranlassung des Klubs für den Transport zur Verfügung stellte. Mit dem Lieferkraftwagen fuhr auch das Personal, welches dem Otonomen M. Sch. bei der Herichtung der Speisen und der Bedienung der Gäste behilflich sein sollte. Zu diesem Personal gehörte der Gastwirt H., den M. Sch. zu seiner Unterstützung bei dem Picknick gegen Entgelt angenommen hatte. Der Lieferkraftwagen wurde von dem im Dienst des Milchhofs stehenden Kraftwagenführer F. gesteuert. Auf der Rückfahrt von dem Picknick, die in den Nachmittagsstunden zwischen 5 und 6 Uhr stattfand, stieß der Kraftwagen mit einem Zuge der M.er Kleinbahn zusammen, deren Gleise die von dem Kraftwagen benutzte Straße R.—M. kurz vor M. auf einem durch Schranken nicht gesicherten Überweg kreuzt. Sämtliche Insassen erlitten — zum Teil schwere — Verletzungen. Eine Mitfahrende ist an den Folgen des Unfalls am nächsten Tage gestorben. F. ist zu einer Gefängnisstrafe von 3 Monaten verurteilt worden.

In einem früheren Rechtsstreit wurde durch Urteil des Landgerichts in R. vom 22. Mai 1930 ein Leistungsanspruch des H. gegen F. und den Automobilklub dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; ferner wurde festgestellt, daß beide — der Automobilklub nur auf Grund der Vertragshaftung — zur Erstattung alles weiteren Schadens verpflichtet seien. Die Klage gegen den Milchhof wurde abgewiesen. Das Berufungsgericht beließ es durch Teilurteil vom 4. Mai 1931 bei der Feststellung gegenüber F. und dem Automobilklub; bezüglich des Leistungsanspruchs fand eine geringe Wänderung statt. Durch Schlußurteil vom 16. November 1931 stellte das Berufungsgericht auch die Verpflichtung des Milchhofs fest, als Gesamtschuldner mit F. und dem Automobilklub dem H. den ihm entstandenen Schaden zu ersetzen; die Leistungsansprüche wurden im wesentlichen dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die gegen das letzte Urteil von dem Milchhof eingelegte Revision wies der erkennende Senat durch Urteil vom 11. April 1932 VI 536/31 zurück. Die Parteien schlossen sodann

den gerichtlichen Vergleich vom 16. Juni 1932; danach zahlte der Milchhof an den damaligen Kläger $\text{₰. } 2000 \text{ RM.}$; dieser verzichtete darauf, den ihm entstandenen Schaden gegen jeden Dritten außer den Landkreis M. — der die M.er Kleinbahn betrieb — geltend zu machen; im Anschluß daran wurde bemerkt: „Es wird ausdrücklich festgestellt, daß es dem Kläger freisteht, seine gesamten weiteren Schadenersatzansprüche gegen den Landkreis M. weiter zu verfolgen.“

Auf eine weitere Klage des ₰. gegen den Landkreis M. wurde dieser durch Urteil des Landgerichts in R. vom 19. Januar 1933 verurteilt, an $\text{₰. } 3960 \text{ RM.}$ nebst Zinsen und eine Rente von vierteljährlich 300 RM. zu zahlen. Die Berufung des ₰. wurde größtenteils zurückgewiesen; auf die Anschlußberufung des Beklagten wurde der einmalig zu zahlende Betrag und die Rente — diese auf 150 RM. — herabgesetzt. In der Revisionsinstanz ist das Berufungsurteil, soweit die Klage abgewiesen war, durch Urteil des erkennenden Senats vom 11. Oktober 1934 VI 237/34 aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden. Unstreitig hat der jetzige Kläger, der Landkreis M., mehr als 5000 RM. an ₰. gezahlt.

Außer ₰. machte in einem anderen Rechtsstreit der von M. Sch. angenommene Oekonom R. Sch. Ansprüche wegen des ihm durch den Unfall entstandenen Schadens geltend, und zwar nicht nur gegen die oben erwähnten drei Beklagten, sondern auch gegen die M.er Kreisbahnen Aktiengesellschaft. Das Landgericht stellte — neben einem Grundurteil über den Leistungsanspruch — die Verpflichtung des ₰. und des Automobilklubs fest, dem Kläger den Schaden zu ersetzen, wies aber die Klage gegen den Milchhof und gegen die Kreisbahnen ab. Das Berufungsgericht stellte zunächst durch Teilurteil die Verpflichtung der Kreisbahnen zum Schadenersatz fest und wies im Schlußurteil die Berufung gegenüber dem Milchhof zurück.

Der Landkreis M. verlangt im jetzigen Rechtsstreit von dem Kraftwagenführer ₰. und dem Milchhof Erstattung von 5000 RM. als bisher an ₰. gezahlten Beträge und Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, ihm die weiteren, über 5000 RM. hinausgehenden Beträge zu erstatten, die er an ₰. als Schadenersatz für den Unfall zahlen müsse. Gegenüber dem verklagten Milchhof ist der Kläger in beiden Rechtszügen unterlegen, während der Beklagte ₰. nach dem

Klagantrag verurteilt wurde. Die Revision des Klägers führte zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, soweit es den verklagten Milchhof betrifft, und zur Zurückverweisung.

Gründe:

1. Die Revision rügt zunächst die Annahme des Berufungsgerichts, daß das von H. gegen den verklagten Milchhof erwirkte Urteil keine Rechtskraft für den Ausgleichsanspruch des jetzigen Klägers gegen den Milchhof habe. Die Revision verkennt nicht, daß nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts ein von dem Gläubiger gegen einen der Gesamtschuldner erwirktes obliegendes Urteil für das Verhältnis der Gesamtschuldner untereinander keine Rechtskraft schaffe, soweit § 426 BGB. in Betracht komme. Sie meint aber, in § 17 KFG. sei als objektive Voraussetzung der Ausgleichspflicht bestimmt, daß die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet seien. Den Beweis für diese Ausgleichspflicht könne der Ausgleichskläger durch Bezugnahme auf das rechtskräftige Urteil führen. Zwischen der Ausgleichung nach den §§ 426, 840 BGB. und der Ausgleichung nach § 17 KFG. beständen überdies erhebliche Unterschiede. Nach der Entscheidung in RGZ. Bd. 69 S. 422 (427) stehe gegenüber dem Ausgleichsanspruch aus § 840 BGB. den in Anspruch genommenen übrigen Gesamtschuldnern nicht die Einrede zu, daß der Anspruch des Geschädigten ihnen gegenüber nach § 852 BGB. verjährt sei. Dagegen könne nach der Entscheidung in RGZ. Bd. 90 S. 290 (295) auf die Klage erwidert werden, daß der in § 17 KFG. vorausgesetzte gesetzliche Schadenersatzanspruch des Geschädigten gegen den Schädiger nicht bestehe, da er durch Verjährung erloschen sei. Außerdem müsse mit dem Erläuterungsbuch von Müller Anm. C Ia 5 zu § 17 KFG. angenommen werden, daß der Halter eines Kraftwagens nach § 17 KFG. zur Ausgleichung verpflichtet sei, auch wenn für ihn keine Schadenersatzverpflichtung gegenüber dem Beschädigten bestehe. Das müsse in Weiterbildung der Rechtsprechung des Reichsgerichts zu § 17 Abs. 1 Satz 2 daraus gefolgert werden, daß der geschädigte Fahrzeughalter auch dann ausgleichspflichtig sei, wenn er Inhaber des Kraftwagens gewesen sei, also nach § 8 KFG. einem Dritten gegenüber nicht schadenersatzpflichtig geworden wäre. Diese Ansicht sei von der Revision schon in dem in RGZ. Bd. 84 S. 415 entschiedenen Falle vertreten, aber vom Reichsgericht mit der

Begründung abgelehnt worden, daß der Ausgleichsanspruch die Schadenersatzpflicht dem Geschädigten gegenüber zur Voraussetzung habe; von dieser Begründung sei aber in dem erwähnten Falle des verletzten Kraftwagenhalters abgewichen worden.

Die Klage ist nicht begründet. Nach § 322 BPO. sind Urteile der Rechtskraft nur insoweit fähig, als über den durch die Klage oder durch die Widerklage erhobenen Anspruch entschieden ist. Dieser dem Prozeßrecht angehörende Satz ist der Grund für die Rechtsprechung, daß ein vom Gläubiger gegenüber einem Gesamtschuldner erwirktes Urteil keine Rechtskraft hat für den Ausgleichsanspruch, den ein Gesamtschuldner gegen einen anderen Gesamtschuldner geltend macht. Das Bürgerliche Gesetzbuch behandelt das innere Schuldverhältnis der Gesamtschuldner untereinander als ein solches, das selbständig neben dem Rechtsverhältnis zwischen dem Gläubiger und dem Schuldner hergeht. Der Ausgleichsanspruch aus § 426 BGB. ist kein Anspruch aus unerlaubter Handlung, auch wenn der dem Ausgleichsanspruch zugrunde liegende Vorgang im Verhältnis zum Gläubiger eine unerlaubte Handlung darstellt. Daraus folgt, daß der Ausgleichsanspruch der Verjährung aus § 852 BGB. nicht unterliegt. Das ist in RGZ. Bd. 69 S. 422 ausgesprochen, und daran ist festzuhalten. Deshalb kann sich auch im vorliegenden Rechtsstreit der Kläger dem Beklagten gegenüber nicht darauf berufen, daß dieser in dem Vorprozeß gegenüber dem Beschädigten S. unterlegen sei.

Die Revision irrt, wenn sie annimmt, daß in RGZ. Bd. 90 S. 290 (295) für den Ausgleichsanspruch aus § 17 KFG., soweit er einen dem § 426 BGB. entsprechenden Tatbestand regelt, etwas anderes gesagt sei. Auch dort ist ausgeführt (S. 293): die erste Vorschrift des § 17 — in Abs. 1 Satz 1 — bestimme den Ausgleichsanspruch im Verhältnis mehrerer Kraftfahrzeughalter untereinander, die im Falle der Verursachung eines Schadens durch mehrere Kraftwagen einem Dritten gesetzlich zum Schadenersatz verpflichtet seien, möge diese Verpflichtung aus dem Kraftfahrzeuggesetz oder aus einer anderen Gesetzesvorschrift hervorgehen; „das ist ein vom Schadenersatzanspruch des Beschädigten dem Inhalt wie der Personenbeziehung nach vollständig verschiedener Anspruch, auf den § 14 (kurze Verjährung) nicht angewendet werden kann.“ Der in Abs. 1 Satz 1 des § 17 KFG. geregelte Ausgleichsanspruch des einen Kraftwagenhalters gegen den anderen Kraftwagenhalter, der darauf beruht, daß

im Betriebe beider Kraftwagen ein Dritter beschädigt ist, ist also in der Frage der Verjährung nicht anders zu beurteilen als der Ausgleichsanspruch aus § 426 BGB. Ganz anders ist die Rechtslage in § 17 Abs. 1 Satz 2 KFG, mit der sich der von der Revision angeführte Satz der Entscheidung (S. 295) befaßt. Hier ist der Kraftwagenhalter zugleich der Beschädigte. Daraus ergibt sich folgendes: Die Vorschrift des Abs. 1 Satz 2 setzt ebenso wie die übrigen Bestimmungen dieses Paragraphen einen Schadenersatzanspruch des Beschädigten voraus, der sich aus dem Kraftfahrzeuggesetz oder einer anderen gesetzlichen Vorschrift ergibt. Die Ausgleichspflicht ist eine Wirkung der Schadenersatzpflicht (vgl. RGZ. Bd. 123 S. 164 mit Nachweisungen). Der Klage des Beschädigten gegen den Ersatzpflichtigen kann ebenso wie jede andere Einrede auch die Einrede der Verjährung entgegengesetzt werden; es kann also, wie es in RGZ. Bd. 90 S. 295 heißt, auf die Klage — des Beschädigten, der zugleich Halter ist — erwidert werden, daß der in § 17 vorausgesetzte gesetzliche Schadenersatzanspruch des Beschädigten gegen den Schädiger nicht bestehe, da er durch Verjährung erloschen sei. Das ist die Verjährung, die dem gerade vorliegenden Schadenersatzanspruch entgegensteht, also nicht die Verjährung des § 14 KFG. schlechthin. Das ist in neuerer Zeit auch in dem Urteil des erkennenden Senats vom 21. April 1932 VI 17/32 (SeuffArch. Bd. 86 Nr. 149) anerkannt worden, wo mit Recht dargelegt wird, daß der Anspruch des klagenden Führers aus § 17 KFG. noch nicht dadurch beseitigt wird, daß der Anspruch aus § 7 verjährt ist; denn der Anspruch würde erst dann wegfallen, wenn der Kraftwagenführer den ihm nach § 18 KFG. obliegenden Entlastungsbeweis erbracht hätte.

2. In zweiter Reihe will die Revision einen Ausgleichsanspruch aus § 17 Abs. 1 Satz 1 im Anschluß an das Erläuterungsbuch von Müller, 8. Aufl., S. 400, 401 auch dann als begründet ansehen, wenn eine Schadenersatzverpflichtung des Fahrzeughalters gegenüber dem Beschädigten nicht besteht. Dieser Auffassung ist nicht beizutreten. Daß die Ausgleichspflicht mehrerer Kraftfahrzeughalter aus § 17 Abs. 1 Satz 1 KFG. nicht schon dann gegeben ist, wenn ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wird, ergibt der klare und einbeutige Wortlaut der gesetzlichen Vorschrift; denn danach muß die weitere Wortauslegung hinzutreten, daß die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind.

Deshalb hat, wie oben dargelegt, die Rechtsprechung zutreffend die Ausgleichspflicht als die Wirkung der Schadenserzähpflicht angesehen. Die Revision will in Übereinstimmung mit Müller, 8. Aufl., S. 400, 401, aus der Rechtsprechung des Reichsgerichts zu § 17 Abs. 1 Satz 2 folgern, daß nach Satz 1 die uneingeschränkte Gefährdungshaftung des Halters ohne die Möglichkeit der Entlastung aus § 7 KFG. bestehe. Die Auslegung des § 17 Abs. 1 Satz 2, wie sie u. a. in RGG. Bd. 130 S. 129 vorgenommen worden ist, beruht auf einem Gesichtspunkt, der nicht zu der von der Revision gewünschten Rechtsfortbildung führen kann. Es handelte sich in jener Entscheidung wie in anderen gleicher Art (Deutsch. AutoR. 1931 Sp. 170 Nr. 162 u. a.) darum, wie die Vorschrift auszulegen sei: „Das gleiche — wie in Satz 1 bezüglich der Haftung mehrerer Fahrzeughalter gegenüber einem beschädigten Dritten — gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt.“ Es kam in Frage, ob in diese Vorschrift die Bestimmung des § 8 Nr. 1 KFG. einzuschalten sei, wonach die grundlegende Vorschrift des § 7 über die Haftung des Halters dann nicht anzuwenden ist, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte durch das Fahrzeug befördert wurde oder bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war. Die Frage spitzte sich also, soweit der Halter in Betracht kommt — bei dem Führer liegt die Sache grundsätzlich nicht anders —, dahin zu: braucht sich der in seinem Kraftwagen beförderte Halter die von seinem eigenen Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr, die zur Haftung nach § 7 mit der dort gegebenen Entlastungsmöglichkeit führt, deshalb überhaupt nicht entgegenhalten zu lassen, weil er, wenn nicht er selbst, sondern ein Dritter in diesem Wagen gefahren wäre, diesem gemäß § 8 Nr. 1 auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes nicht haften würde? Die Frage ist in Übereinstimmung mit der weit überwiegenden Rechtsprechung und mit dem Schrifttum verneint worden, nicht nur auf Grund der Entstehungsgeschichte der Vorschrift, sondern vor allem, weil der Vorschrift in Abs. 1 Satz 2 des § 17 das nach der Erfahrung weitaus größte Anwendungsgebiet entzogen würde, wenn man denjenigen Halter, der in seinem Wagen fährt, davon ausschließen würde. Der Fall, daß der Halter bei dem Betrieb seines Fahrzeugs verletzt wird, ohne daß er in diesem befördert wird oder bei dessen Betriebe tätig ist, wird immerhin selten sein. Daß der Grundgedanke des § 8 Nr. 1 in solchem Falle mit dem Aufbau des § 17 in Verbindung

gebracht werden könnte, liegt von vornherein sehr fern. Mit der Auslegung des klaren und eindeutigen Satzes 1 des § 17 Wf. 1 hat das nichts zu tun.

Die Revision glaubt schließlich zur Begründung ihrer Auffassung auch die Rechtsprechung des Reichsgerichts zu der Frage heranziehen zu können, ob die beschränkte Haftung des Betriebsunternehmers aus § 898 RWD. von dem an die Stelle des Unternehmers getretenen Versicherungsträger nicht geltend gemacht werden dürfe. Sie meint, hier sei eine Änderung der Rechtsprechung des Reichsgerichts eingetreten, die aus dem Vergleich der Entscheidung in RGZ. Bd. 84 S. 415 (431) mit der Entscheidung in RGZ. Bd. 134 S. 293 zu folgern sei. Für die im jetzigen Rechtsstreit zu entscheidende oben erörterte Frage kann die aus § 898 RWD. folgende Rechtslage nichts ergeben. Im übrigen besteht aber der von der Revision angenommene Widerspruch in den von ihr angeführten Entscheidungen nicht. In dem in Bd. 84 enthaltenen Urteil ist — ohne eingehende Stellungnahme im übrigen — ausgeführt, entscheidend sei auch hier — also zu § 898 RWD. —, daß ohne die Schadenersatzpflicht gegenüber dem Verletzten eine Ausgleichsverpflichtung nicht zu denken sei. In dem in Bd. 134 veröffentlichten Urteil des I. Zivilsenats des Reichsgerichts, dem sich der jetzt erkennende Senat in dem Urteil vom 12. Juli 1934 VI 95/34 angeschlossen hat, ist ausgesprochen, daß die Berufsgenossenschaft, welche den Schuldner A. von seiner gesamtschuldnerischen Haftung entsprechend dem Gesetz befreit hat, als Rechtsnachfolgerin des Verletzten einen anderen Gesamtschuldner B. nur in der Höhe in Anspruch nehmen kann, die um den Anteil gemindert ist, den an sich A. zur Entschädigung beizutragen hätte.

3. Dagegen ist die Rüge der Revision begründet, daß das Berufungsgericht den Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. zu Unrecht als geführt angesehen habe. . . Sachlich bedenklich ist von vornherein die Unterscheidung zwischen § 823 und § 831 BGB. in bezug auf die Beaufsichtigung des Kraftwagenführers F. durch den Geschäftsführer des verklagten Milchhofs. Denn auf das Verhältnis zwischen dem Halter und dem Führer von Kraftfahrzeugen findet nach ständiger Rechtsprechung (RGZ. Bd. 128 S. 149 [153]) § 831 BGB. bei Verhältnissen, wie sie hier vorliegen, auch in bezug auf die allgemeine Überwachungsspflicht des Halters Anwendung. Daraus folgt die Entlastungsspflicht des Beklagten in vollem Umfang.

Den Vorgang vom 21. Juli 1929 selbst beurteilt das Berufungsgericht dahin, daß F. die Rückfahrt nicht in angetrunkenem Zustande angetreten hat und daß der Geschäftsführer M. keinen Anlaß hatte, der Ausführung der Rückfahrt durch F. zu widersprechen. Eigene Feststellungen über die Vorgänge vor Antritt der Fahrt vom 21. Juli trifft das Berufungsgericht nicht; es verweist vielmehr auf das Urteil vom 4. Mai 1931 in dem früheren Rechtsstreit. Dieser Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist rechtlich bedenklich. Es kann für die Frage, ob ein Kraftwagenführer in der Lage ist, den Kraftwagen ohne Gefährdung seiner Insassen und des Verkehrs zu führen, nicht gerade darauf ankommen, ob der Führer „angetrunken“, noch weniger, ob er „betrunken“ ist; schon geringe Mengen Alkohol können eine Nervenerschlaffung des Führers herbeiführen, die den Antritt einer solchen Fahrt unzulässig erscheinen läßt. Diese Wirkung des Alkohols auf den Kraftwagenführer braucht bei vielen Führern nach außen hin gar nicht wahrnehmbar zu sein. Das hat das Reichsgericht als Erfahrungssatz wiederholt hervorgehoben (RGZ. Bd. 128 S. 229 [232] u. a.). Die gleiche Auffassung vertritt das Preuß. Oberverwaltungsgericht zur Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis (Urteile vom 11. Dezember 1924 in DVG. Bd. 79 S. 118 und vom 31. Mai 1934 in JW. 1934 S. 2585 Nr. 2). Übrigens ist in der — hier noch nicht anwendbaren — Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932 in § 17 Abs. 2 die Wirkung geistiger Getränke auf den Kraftwagenführer besonders hervorgehoben. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, daß der 21. Juli 1929 nach dem vom Berufungsgericht herangezogenen Strafurteil ein besonders schwüler und heißer Tag war; der Zeuge R. spricht von einem außergewöhnlich heißen Tage. An einem solchen Tage aber pflegt auch die Wirkung des Alkohols sich zu erhöhen. . .