

78. 1. Über den Beweis sorgfältiger Auswahl eines Kraftwagenführers nach § 831 BGB.
2. Ist die Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 zum Kraftfahrzeuggesetz als Schutzgesetz nach § 823 Abs. 2 BGB. anzusehen?
3. Schließt § 135 GewUnfVersG. — jetzt §§ 898, 899 RVersD. — Schadenersatzansprüche der Versicherten und ihrer Hinterbliebenen aus dem Unfall auch dann aus, wenn diese Ansprüche auf ein Vertragsverhältnis (§ 618 BGB.) gestützt werden?
4. Inwieweit darf sich im städtischen Straßenverkehr der Führer eines Fahrzeugs auf das richtige und den Vorschriften entsprechende Handeln eines anderen Fahrzeuglenkers verlassen?
5. Wie gestaltet sich die Ausgleichung zwischen einem für die Folgen eines Unfalls dem Verletzten aus einem Vertragsverhältnis zum Schadenersatz Verpflichteten und einem für denselben Unfall aus unerlaubter Handlung Ersatzpflichtigen?
6. Hat der Wegfall der Haftung für einen Unfall nach § 8 des Kraftfahrzeuggesetzes oder nach § 135 GewUnfVersG. — jetzt §§ 898, 899 RVersD. — dem Verletzten gegenüber auch den Wegfall der Ausgleichungspflicht anderen Ersatzpflichtigen gegenüber zur Folge?
7. Kann der Ausgleichungsanspruch gemäß §§ 840, 426, 254 BGB. oder gemäß §§ 17, 18 des Kraftfahrzeuggesetzes auf gesamtschuldnerische Leistung der in Anspruch genommenen Mitverpflichteten gerichtet werden?

BGB. §§ 823, 831, 840, 426, 254, 618, 278.

RHaftpflG. § 1.

KraftfahrzG §§ 7, 8, 17, 18.

GewUnfVersG. § 135.

RVersD. §§ 898, 899.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 30. April 1914 i. S. Gr. Berl. Straßenbahn A. G. (Kl.) w. Allg. Berl. Omnibus-Aktiengesellschaft u. Gen. (Bekl.), Rep. VI. 10/14.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am Morgen des 23. Oktober 1911 stieß an der Ecke der Bismarck- und Menstraße in Berlin ein von dem Ersatzfahrer W. geführten Straßenbahnzug (zwei Wagen) der Klägerin mit einem von dem Mitbeklagten L. geführten Kraftomnibus der beklagten Omnibusgesellschaft zusammen. Von den Fahrgästen des Bahnzugs wurden Frau K. und K. B., von denjenigen des Kraftomnibus der Gerichtsaktuar S. und von dem Betriebspersonal der Omnibuschaffner D. verletzt, letzterer so schwer, daß er bereits am folgenden Tage an den Folgen des Unfalls starb. Gegen die Klägerin erhoben aus dem Unfälle Frau K., der Aktuar S., die Witwe und die minderjährigen Kinder des D., sowie daneben wegen der Verletzung des D. die Betriebskrankenkasse der Omnibusgesellschaft und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft Schadenersatzansprüche. Die Klägerin will an S. vergleichsweise 800 M., an die Witwe und Kinder D. 511,04 M. bereits bezahlt haben. Sie behauptet, daß die Schuld an dem Zusammenstoße allein der Kraftomnibusführer, der Beklagte L., trage und hat deshalb beantragt, die Beklagten, und zwar gesamtschuldnerisch zur Zahlung von 1311,04 M. und Zinsen an sie sowie im Wege der Feststellungsklage zum Ersatz allen Schadens zu verurteilen, der ihr aus Anlaß des Zusammenstoßes noch entstehe.

Das Landgericht hat die Klage gegen den Beklagten L. abgewiesen, auf die Feststellungsklage gegen die Omnibusgesellschaft diese nach Maßgabe des Kraftfahrzeuggesetzes zum Ersatze des der Klägerin aus dem Zusammenstoße noch entstehenden Schadens zur Hälfte verurteilt, mit dem Zahlungsanspruch und dem weiteren Feststellungsanspruch aber die Klägerin abgewiesen. Das Berufungsgericht hat auf die Berufung der Klägerin abändernd

- a) den Leistungsanspruch in Höhe von 800 M. (S.) den beiden Beklagten gegenüber je zu  $\frac{1}{4}$ , den Leistungsanspruch von 511,04 M. (D.) dem Beklagten L. gegenüber zu  $\frac{1}{3}$  dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt,

- b) auf die Feststellungsklage hinsichtlich der Ansprüche der Frau K. aus dem Haftpflichtgeetze beide Beklagte zu je  $\frac{1}{3}$ , hinsichtlich der Ansprüche der Witwe und Kinder D. sowie der Fuhrwerksberufsgenossenschaft aus dem Haftpflichtgeetze den Beklagten L. zu  $\frac{1}{3}$  für ersatzpflichtig erklärt,
- c) mit den weiteren Ansprüchen die Klage abgewiesen.

Auf die Revision der Klägerin wurde unter teilweiser Aufhebung des angefochtenen Urteils anderweit dahin erkannt, daß der Anspruch der Klägerin auf Ersatz der an H. gezahlten 800 M beiden Beklagten gegenüber je zur Hälfte, derjenige auf Ersatz der an die Hinterbliebenen D. gezahlten 511,04 M dem Beklagten L. gegenüber dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und auf die Feststellungsklage beide Beklagten für verpflichtet erklärt wurden, der Klägerin die Schadenersatzleistungen an die Frau K. je zur Hälfte, die Beklagte Omnibusgesellschaft jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, zu ersetzen, der Beklagte L. endlich allein, der Klägerin die weiteren Schadenersatzleistungen an die Hinterbliebenen D. sowie an die Fuhrwerksberufsgenossenschaft ganz zu ersetzen; im übrigen wurde die Revision zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... „Das Berufungsgericht erwägt: Die Ausgleichungsansprüche der Klägerin stützen sich auf ein zwischen ihr und den beiden Beklagten bestehendes Gesamtschuldverhältnis gegenüber den Verletzten und den Körperschaften, auf die gesetzmäßig deren Ansprüche übergegangen seien. Dieser Ausgleichungsanspruch bestehe nach § 426 BGB., auch ehe der klagende Gesamtschuldner den Gläubiger befriedigt habe. Dagegen gehe die Ausgleichung immer nur auf anteilige Ersatzleistung, niemals auf gesamtschuldnerische Haftung der Ausgleichungspflichtigen, was nicht ausschliesse, daß gemäß §§ 426, 254 BGB. und §§ 17, 18 RFG. im Verhältnis der Prozessparteien zueinander die Beklagten allein hafteten.

Für die Ausgleichung nach §§ 17, 18 RFG. seien Dritte an sich die Frau K., der Aktuar H., die Witwe und die Kinder D. sowie die auf Grund der Bestimmungen des Kranken- und des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes — seit dem 1. Januar 1913 der Reichsversicherungsordnung — an ihre Stelle getretenen Versicherungsanstalten, denen allen die Klägerin in Gemäßheit des Reichshaft-

pfllichtgesetzes hafte. Doch könnten die Beklagten wiederum nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes nur wegen der Verletzung der Frau R. in Anspruch genommen werden, da H. Fahrgast des Kraftwagens war, D. aber den Unfall im eigenen Fuhrwerksbetriebe der Beklagten erlitt (§§ 135, 136 GewUnfVersG.). Der Beklagte L. hafte aber für den Schaden aus der Tötung des D. nach § 140 GewUnfVersG. in Verbindung mit dem seine Schadenersatzpflicht an sich begründenden Gesetze. Aus dem Kraftfahrzeuggesetze sei auch er für den Schaden nach § 8 Abs. 1 nicht haftbar. Als andere Gesetze, kraft deren die Beklagten hafteten, kämen § 823 Abs. 1 und 2, § 831 Abs. 1 BGB. in Frage. Soweit die beklagte Gesellschaft danach dem Aktuar H. nicht ersatzpflichtig sei, könne ein Gesamtschuldverhältnis zwischen den beiden im Streite befangenen Gesellschaften so vorliegen, daß die eine (Klägerin) auf Grund des Gesetzes, die andere (Beklagte) auf Grund Vertrags (Beförderungsvertrags) hafte; der innere Zusammenhang beider Haftungen, die demselben Tatbestande des Zusammenstoßes entsprängen, sei gegeben. Sofern die Haftung des einen Ersatzpflichtigen weiter reiche, als die des anderen, liege insoweit natürlich ein Gesamtschuldverhältnis nicht vor.

Das Berufungsgericht nimmt nun an, daß der Fahrer der Klägerin und der Fahrer der beklagten Gesellschaft, der Beklagte L., den Zusammenstoß in gleichem Maße, und zwar schuldhaft, verursacht haben. Beide seien, als sie noch 10 bis 15 Meter voneinander entfernt waren, langsamer gefahren, um den anderen vorbeizulassen, seien aber dann beide zu früh wieder angefahren, jeder sich auf das Verbleiben des anderen in langsamer Fahrt verlassend. Damit hätten beide gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht verstoßen, der Fahrer der Klägerin W. ferner gegen Berliner Polizeiverordnungen, die den mit Maschinen betriebenen Straßenbahnen das Langsamfahren und, falls erforderlich, das Halten zur Pflicht machten, wenn sich Fuhrwerke der Bahn näherten. Davon entlaste es ihn nicht, daß nach derselben Verordnung die Führer anderer Wagen auf ein Warnungszeichen sofort die Fahrbahn für den Bahnbetrieb freigeben müßten, weil W. damit habe rechnen müssen, daß L. die Vorschrift nicht befolge. L. seinerseits habe derselben Vorschrift, aber auch dem § 18 der BVerordn. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 zuwidergehandelt. Beide Fahrer hätten weiter außer acht ge-

lassen, daß die Wirksamkeit der Bremsen durch die Schlüpfrigkeit der Schienen und des Wagens beeinträchtigt würde. Wenn auch beiden nur eine mäßige Fahrlässigkeit zur Last falle, so liege doch immerhin ein Verschulden vor, da der schädigende Erfolg als möglich voraus-  
zusehen gewesen sei. Die Betriebsgefahren beider Fahrzeuge seien gleich zu bewerten.

Dagegen treffe beide Gesellschaften kein Verschulden ihrer Vertreter, und hinsichtlich der angestellten Fahrer hätten sie den Nachweis der Sorgfalt in der Auswahl nach § 831 BGB. in genügender Weise geführt: sie hätten sich nach ihrer Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit erkundigt und in ihrem Dienst eine geregelte Aufsicht über sie geführt.

Die beklagte Omnibusgesellschaft sei der Frau K. ersatzpflichtig, weil sie den Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 RFG. nicht hinsichtlich der Sorgfalt des Kraftwagenführers habe führen können. Der Beklagte L. aber hafte der Frau K. nach § 18 RFG. Dagegen sei der Fahrer W. nicht Gesamtschuldner für die Leistungen aus dem Kraftfahrzeuggesetze. Sonach hätten den der Frau K. entstandenen Schaden die klagende und die beklagte Gesellschaft sowie der Beklagte L. im inneren Verhältnis der Ausgleichung je zu  $\frac{1}{3}$  zu tragen.

Für den durch die Tötung des D. entstandenen Schaden sei die beklagte Gesellschaft als Unternehmerin des Betriebes, in welchem er verunglückte, nicht ersatzpflichtig, wohl aber der Beklagte L., der Ersatzfahrer W. und die Klägerin selbst. Dem Verletzten G. gegenüber habe die beklagte Gesellschaft das Verschulden des L. nach § 278 BGB. wie eigenes Verschulden zu vertreten. Demgemäß hätten im inneren Verhältnis den Schaden D. die Klägerin, der Beklagte L. (und W.) zu je  $\frac{1}{3}$ , den des G. die Klägerin, die beklagte Gesellschaft, der Beklagte L. (und W.) zu je  $\frac{1}{4}$  zu tragen. Daraus ergebe sich dann die ergangene Entscheidung.

Die Revision führt aus:

- a) Für die Ersatzpflicht des Beklagten L. habe das Berufungsgericht die Vorschrift in § 18 Abs. 3 der RRVerordn. vom 3. Februar 1910 nicht berücksichtigt, die den Kraftwagenführer bei Straßenübergängen so langsam und so vorsichtig zu fahren verpflichte, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann. Durch Verletzung dieser Vorschrift habe L. grob fahr-

lässig gehandelt. Er sei überhaupt nicht langsam gefahren, sondern habe den Straßenübergang noch schnell vor dem Straßenbahnzuge passieren wollen, den er kommen sah und dessen Vorfahrtsrecht er kannte.

- b) Das begründe eine Haftung des Beklagten L. nach § 823 Abs. 2 BGB., vermöge deren die Klägerin von ihm allen Schaden ersetzt verlangen könne. L. könne sich weder auf § 426 BGB., noch auf §§ 17, 18 KFG. berufen; denn die Klägerin, die kein Verschulden treffe, habe den Unfall überhaupt nicht verursacht. Für das etwaige Verschulden ihres Fahrers W. habe sie nicht aufzukommen, da sie sich nach § 831 BGB. entlastet habe. Den W. treffe aber überhaupt kein Verschulden: er habe, wie vorgeschrieben, die Fahrt verlangsamt; als er gesehen habe, daß L. das gleiche tue, der nach seinen Vorschriften nicht kreuzen durfte und den Straßenbahnzug vorbeifahren lassen mußte, habe er wieder anziehen dürfen. Als er die Gefahr dann erkannt habe, da L. den Vorschriften zuwidergehandelt hätte, habe er Sand gestreut und gebremst. Die Straßenbahn könne nicht, wie das Berufungsgericht verlange, jedesmal halten, wenn Menschen oder Fuhrwerke sich ihr näherten. Ihr Wagenführer müsse erwarten, daß diese vernünftig und vorschriftsmäßig handelten.
- c) Für den vollen Schaden hafte auch die beklagte Gesellschaft ohne Unterschied nach den Verletzten, zunächst nach § 831 BGB. Das Berufungsurteil lasse nicht erkennen, ob die beklagte Gesellschaft bei der Auswahl ihres Führers die strengen Voraussetzungen, die die Rechtsprechung des Reichsgerichts erfordere, erfüllt habe. L. habe bereits zweimal Schleuderschäden verursacht, was nicht gewürdigt sei. Dann aber auch nach § 17 Abs. 2 KFG. Die Klägerin müsse ihren Rückgriff gegen die Beklagte auch nehmen können, wenn diese den Beschädigten selbst nicht unmittelbar hafte.
- d) Verfehlt sei es, die Ersatzpflicht der beklagten Gesellschaft wegen des Schadens D. zu verneinen, weil die Hinterbliebenen nach dem Unfallversicherungsgesetze gegen diese keinen Ersatzanspruch erheben könnten. Der Ausschluß der Ersatzpflicht bedeute nicht auch den Ausschluß der Ausgleichungspflicht. Kraft Gesetzes

sei die beklagte Gesellschaft zum Ersatze verpflichtet, möge sie auch auf Grund besonderer Gesetzesbestimmung von der Erfüllung der Verbindlichkeit befreit sein, weil die Versicherungsanstalt den Schaden trage.

- e) Zu prüfen wäre auch, ob nicht die beklagte Gesellschaft den Hinterbliebenen des D. nach § 278 BGB. hafte.
- f) Für die Ausgleichung müsse das Verhältnis der Beklagten untereinander außer Betracht bleiben. Der Klägerin gegenüber seien sie gesamtschuldnerisch haftbar.

Die Revision war hinsichtlich der Verteilung des Schadens zwischen den Parteien nach Maßgabe der §§ 17, 18 RFG., §§ 840, 254, 426 BGB. für begründet, im übrigen für unbegründet zu erachten.

A. Der Ausgleichungsanspruch auf anteilige oder je nach den Umständen völlige Erstattung der aufgewendeten oder auf Feststellung der entsprechenden Erstattungspflicht hinsichtlich der noch aufzuwendenden Leistungen aus einer Schadenersatzverpflichtung einer zum Schadenersatz einem Dritten verbundenen Person gegenüber den anderen für denselben Schaden haftbaren Personen ist an die Grenzen gebunden, in denen ein jeder der mehreren zu dem Schadenersatze Verpflichteten dem Verletzten haftbar ist. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Ausgleichung auf Grund der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs oder nach §§ 17, 18 RFG. verlangt wird. Der Ausgleichungsanspruch ist zwar ein von dem Schadenersatzanspruche des Verletzten verschiedener selbständiger Anspruch, der selbständiger Verjährung unterliegt und selbständiger Rechtskraft fähig ist; aber er hat die Schadenersatzverpflichtung des Ausgleichungsklägers wie des Ausgleichungsbeklagten gegenüber dem Verletzten zu seiner notwendigen Grundlage. Im gegebenen Falle ist mithin zunächst zu prüfen, ob und inwieweit die die Ausgleichung verlangende Klägerin und die auf Ausgleichung in Anspruch genommenen beiden Beklagten eine Schadenersatzverpflichtung aus dem Unfalle vom 23. Oktober 1911 gegenüber den dabei Verletzten trifft, sowie ob und inwieweit neben den Prozessparteien noch andere für denselben Schaden haftbare Personen vorhanden sind, die etwa an der Ausgleichung teilzunehmen haben und die von den Beklagten der Klägerin zu erziehende Quote verkürzen.

Verletzt sind durch den Unfall die Frau K., ein Mann namens R. B., der Aktuar F. und der Schaffner D., der letztere tödlich, so daß als durch den Unfall beschädigt seine Hinterbliebenen auftreten, die in ihm ihren Ernährer verloren haben. Von allen Genannten haben die Frau K., der Aktuar F. und die Hinterbliebenen Witwe und Kinder D. Schadenersatzansprüche gegen die Klägerin erhoben; der letzte, R. B., hat bisher Ansprüche nicht geltend gemacht. Die Ansprüche der Hinterbliebenen des Schaffners D. sind teilweise auf die Krankenkasse und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft im Rahmen der von diesen aufgewendeten Leistungen übergegangen. Der Unfall ist auf den Zusammenstoß eines Straßenbahnwagens der Klägerin mit einem Kraftomnibus der beklagten Omnibusgesellschaft zurückzuführen. Er hat Ansprüche gegen die Unternehmer der Straßenbahn und des Kraftwagenbetriebs nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes ausgelöst; er kann ferner sowohl gegen die Unternehmer wie gegen deren bei dem Betriebe tätigen Angestellten aus § 823 BGB., hinsichtlich der Unternehmer, die Aktiengesellschaften sind, in Verbindung mit §§ 30, 31 BGB., gegen die Unternehmer allein weiter aus § 831 BGB. Ansprüche wegen unerlaubter Handlung hervorgerufen haben, und er hat endlich auch Vertragsansprüche der beschädigten Fahrgäste gegen die Unternehmer aus dem Beförderungsvertrag erzeugt. Die Frau K. war Fahrgast des Straßenbahnwagens, der Aktuar F. Fahrgast des Kraftomnibus. Der getötete D. war Schaffner des Kraftomnibus; seine Verletzung hat keine Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag ausgelöst, wohl aber kann sie solche aus dem Dienstvertrage nach Maßgabe des § 618 BGB. auch für die Hinterbliebenen ausgelöst haben.

B. Die Klägerin haftet nun, da ein Eisenbahnbetriebsunfall vorliegt, auf Grund des § 1 RHaftpfG. allen durch den Zusammenstoß verletzten Personen. Daneben tritt eine Haftung aus dem Beförderungsvertrage gegenüber der Frau K., die Fahrgast der Straßenbahn war. Eine schuldhafte Handlungsweise der Vertreter der Klägerin, für die diese selbst nach §§ 30, 31, 823 BGB. einzustehen hätte, ist vom Berufungsgerichte nicht festgestellt, auch in schlüssiger Weise von keiner der Parteien behauptet worden; ihre Haftung gegenüber den Verletzten nach Maßgabe des § 831 BGB. wird vom Berufungsgerichte verneint, weil der Beweis der im Verkehr

erforderlichen Sorgfalt bei der Auswahl des Straßenbahnführers W. von der Klägerin geführt sei. Dagegen sind rechtliche Bedenken in der Revisionsinstanz nicht erhoben worden, auch nicht ersichtlich.

Die beklagte Omnibusgesellschaft ist der verletzten Frau K. aus § 7 KFG. haftbar. Die hinsichtlich des Umfangs der Schadensersatzpflicht mit Rücksicht auf § 847 BGB. weitergehende Haftung aus § 831 BGB. hat auch hier das Berufungsgericht verneint, weil der Entlastungsbeweis der sorgfältigen Auswahl des Kraftfahrers L. geführt sei. Diese Verneinung der Haftung der beklagten Omnibusgesellschaft aus § 831 BGB., die nicht nur gegenüber der verletzten Frau K., sondern auch gegenüber dem Verletzten S. gilt, ist Gegenstand eines Revisionsangriffs. Die Erwägungen des Berufungsgerichts, sucht die Revision auszuführen, ließen nicht erkennen, ob den strengen Anforderungen, die die Rechtsprechung des Reichsgerichts gerade bei dem Führer eines Kraftwagens hinsichtlich der sittlichen Eigenschaften stelle, genügt sei. In der Tat ist in der Rechtsprechung für die Kraftwagenführer wegen der Gefährlichkeit des Betriebes der Kraftwagen und der möglichen Schnelligkeit ihrer Bewegung ein besonders großes Maß von Umsicht, Besonnenheit und Achtung vor der öffentlichen Ordnung und deshalb von den Geschäftsherren bei der Prüfung, Anstellung und Beaufsichtigung der Kraftwagenführer eine besondere Berücksichtigung dieser persönlichen Eigenschaften verlangt worden (Jur. Wochenschr. 1904 S. 288 Nr. 8, 1908 S. 405 Nr. 7, 1910 S. 105 Nr. 3, 1911 S. 40 Nr. 26, 1913 S. 919 Nr. 6; Warneher Rechtspr. 1908 Nr. 310 und 634, 1909 Nr. 539, 1913 Nr. 364, 1914 Nr. 54). Der Revisionsangriff ist aber gleichwohl nicht begründet.

Die Begründung des Berufungsurteils ist gewiß in diesem Punkte knapp, aber dennoch ausreichend, indem sie die Berufstüchtigkeit und Zuverlässigkeit als Gegenstand der Erkundigung der beklagten Gesellschaft bei der Anstellung und der dauernden und regelmäßigen Beaufsichtigung der allgemeinen Dienstführung des Kraftfahrers L. wie der übrigen Kraftfahrer der Omnibusgesellschaft ausdrücklich erwähnt. Die Grundlage der Feststellung ist das Zeugnis des Oberinspektors N. der Omnibusgesellschaft, das die Einzelheiten der Verwaltungseinrichtungen des näheren angibt. Die Revision rügt, daß nichts über das Alter des L. erhelle und daß auch ferner

zu prüfen gewesen wäre, ob nicht Bedenken gegen L. daraus sich ergaben, daß er schon zweimal Schleuderschäden verursacht habe. Die Schleuderschäden werden aber von dem Zeugen als ganz geringfügig bezeichnet, so daß das Berufungsgericht darauf nicht weiter einzugehen Veranlassung hatte, sofern die Parteien in ihrem Vortrage nicht etwa besonderes Gewicht darauf legten, was nicht ersichtlich ist. Alle Einzelheiten der Beweisaufnahme in dem Urteile zu behandeln, ist das Gericht nicht imstande und deshalb auch nicht verpflichtet. Über das Alter des L. ist eine Feststellung nicht getroffen. Nach der Behauptung der Beklagten ist er im Jahre 1885 geboren; einer besonderen Feststellung bedurfte es nicht, da die polizeiliche Bestätigung der Kraftomnibusfahrer im allgemeinen vor zu großer Jugend der zu Bestätigenden schützt und prozessrechtlich auch hier gilt, daß kein Gericht verpflichtet ist, alle Einzelpunkte in seine Tatsachenwürdigung aufzunehmen. Die Haftung der beklagten Omnibusgesellschaft der verletzten Frau L. gegenüber aus § 831 BGB. entfällt somit, eine Haftung der beklagten Omnibusgesellschaft unmittelbar aus dem Verschulden ihrer Vertreter gemäß §§ 823, 30, 31 BGB. ist auch hier nicht behauptet worden.

Dem Verletzten H. haftet die beklagte Omnibusgesellschaft nicht aus dem Kraftfahrzeuggesetze, da er Fahrgast des Kraftomnibus war (§ 8 Abs. 1 KFG.); sie haftet ihm aber gerade aus dem letzteren Grunde aus dem Beförderungsvertrage, wobei sie ein Verschulden des Kraftfahrers L. als ihres Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB. zu vertreten hat.

Das Verschulden des Kraftfahrers L. ist vom Berufungsgerichte festgestellt worden. Er hat, nachdem er anfangs nach der Wahrnehmung des nahenden Straßenbahnwagens die Fahrt des Kraftwagens verlangsamte, als er sah, daß auch der Straßenbahnführer dasselbe tat, in 10 bis 15 Meter Entfernung von dem Straßenbahnzuge den Kraftwagen wieder in schnellere Bewegung gesetzt, um vor dem Straßenbahnwagen vorbeizufahren, und hat dadurch den Zusammenstoß verursacht, dabei auch den Umstand außer acht gelassen, daß die Straße und die Straßenbahngeleise zur Zeit des Unfalls schlüpfrig waren, was eine rasche Wirkung der Bremse beim Eintreten der Gefahr des Zusammenstoßes verhinderte. Er hat durch seine Handlungsweise nach der Annahme des Berufungsgerichts

einmal den § 18 Abs. 1 der BKVerordn. vom 3. Februar 1910 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verletzt, dessen Bestimmung ihn verpflichtete, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden, und weiter dem Abs. 3 desselben Paragraphen der Verordnung zuwidergehandelt, wonach der Kraftwagenführer bei Straßenkreuzungen und dann, wenn die Wirksamkeit der Bremsen durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, langsam und so vorsichtig zu fahren hat, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann. Die auf Grund des § 6 KFG. erlassene Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 ist, wie sich aus § 21 des Gesetzes ergibt, als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. aufzufassen; das Verhalten des L. fällt aber ebenso bereits unter den allgemeinen Tatbestand des § 823 Abs. 1 BGB. Des weiteren hat der Kraftfahrer L. nach den Feststellungen des Berufungsgerichts durch seine Handlungsweise gegen den § 3 der Polizeiverordnung des Landespolizeibezirks Berlin vom 8. Dezember 1906 verstoßen, wonach er gehalten war, die Fahrbahn für den Betrieb der Straßenbahn freizugeben, dieser mithin die Vorfahrt zu überlassen; auch diese Vorschrift ist als ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. anzusehen. In diesen Verstößen des Beklagten L. gegen bestehende Vorschriften und gegen die im Verkehr zu beobachtende Sorgfalt hat das Berufungsgericht mit Recht ein Verschulden des L. erblickt, das nicht nur ihn, sondern soweit eine Vertragshaftung in Frage kommt, gemäß § 278 BGB. auch seinen Geschäftsherrn, die beklagte Omnibusgesellschaft, als deren Gehilfe bei der Erfüllung des Beförderungsvertrags er tätig war, für einen entstandenen Schaden haftbar gemacht hat. Eine solche Vertragshaftung besteht dem Verletzten H. gegenüber.

Die beklagte Omnibusgesellschaft haftet dagegen nicht den Hinterbliebenen des Schaffners D. für den ihnen erwachsenen Schaden. Nicht aus dem Kraftfahrzeuggesetze, da der Verletzte beim Betriebe des Fahrzeugs tätig war (§ 8 Abs. 1 KFG.), aber auch überhaupt deshalb nicht, weil D. im gewerblichen Betriebe der beklagten Omnibusgesellschaft nach Maßgabe des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes versichert war und dadurch gemäß § 135 dieses Gesetzes jeder Schadensersatzanspruch des Verletzten oder der Hinterbliebenen des Getöteten gegen den Betriebsunternehmer ausgeschlossen ist. Dieser Ausschluß

beschränkt sich nicht, wie die Revision meint, auf Schadenersatzansprüche aus unerlaubter Handlung; sie begreift auch die Schadenersatzansprüche aus Verträgen, wobei insbesondere, wie auch im gegebenen Falle, der Anspruch aus dem Dienstvertrage gemäß § 618 BGB. in Betracht kommt (vgl. RGRKomm. z. BGB. Anm. 8 zu § 618), und er muß sie begreifen, da sonst § 135 GewUnfVersG. seiner Bedeutung zum größten Teile beraubt werden und seinen Zweck nicht erfüllen würde. Den Hinterbliebenen des Schaffners D. stehen demgemäß keinerlei Ersatzansprüche aus dem Unfalle gegen die beklagte Omnibusgesellschaft zu.

Der Beklagte L. endlich ist der verletzten Frau R. auf Grund des § 18 Abs. 1 RFG. verantwortlich; eine Haftung aus diesem Gesetze gegenüber den beiden anderen Verletzten entfällt auch bei ihm infolge der Bestimmungen des § 8 Nr. 1 des Gesetzes. Allen Verletzten aber ist L. wegen seiner schuldhaften Handlungsweise aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 Abs. 1 und 2 zum Schadenersatz verpflichtet.

Ob auch den Führer des Straßenbahnzugs, den Ersatzfahrer W., an dem Zusammenstoß ein ursächliches Verschulden trifft, das ihn den Verletzten haftbar macht, ist für die von der Klägerin verlangte Ausgleichung gegenüber den beiden Beklagten in doppelter Hinsicht von Bedeutung. W. ist nicht Prozeßpartei, auch steht er außerhalb des Kreises von Personen, die nach §§ 17, 18 RFG. an der hier geordneten Ausgleichung beteiligt sind. Eine schuldhafte Handlungsweise auf seiner Seite würde aber einmal für die Ausgleichung nach den §§ 17, 18 RFG. als die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhender Umstand bei der Abwägung in Betracht kommen, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Fahrzeuge verursacht worden ist. Seine Mithaftung für den Schaden aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 Abs. 1 oder 2 BGB. kann aber auch die Ausgleichung, insoweit sie unabhängig von §§ 17, 18 RFG. nach Maßgabe der §§ 426, 254, 840 BGB. wegen der Schadenersatzverpflichtungen aus Vertrag oder aus unerlaubter Handlung stattzufinden hat, wesentlich beeinflussen.

Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Ersatzfahrers W. an der Entstehung des Unfalls angenommen und dieses dem Verschulden des Kraftfahrers L. gleich bewertet. Die Revision greift diese Annahme mit Recht an. Beide Fahrer hatten, als sie einander

ansichtig wurden, nach der Feststellung des Berufungsgerichts ihre Fahrt verlangsamte; der Unfall ereignete sich dadurch, daß beide in einer Entfernung von 10 bis 15 Meter voneinander wieder anfuhrten. Das war bei dem Kraftfahrer L. ein erhebliches Verschulden, weil er, wie auch das Berufungsgericht annimmt, nach den bestehenden polizeilichen Vorschriften dem Straßenbahnzuge den Vorrang lassen mußte und nicht vor ihm die Straße kreuzen durfte. Das Berufungsgericht rechnet das Wiederanfahren aber auch dem W. zum Verschulden, und zwar zum gleichwertigen Verschulden mit L. an, weil W. damit hätte rechnen müssen, daß der Kraftwagenführer die Vorschrift nicht befolgen würde. Dem kann nicht beigetreten werden. Der städtische Straßenverkehr würde schlechthin ins Stocken geraten, wenn bei einer Begegnung zweier Fahrzeuge an einer Straßenkreuzung, wie im gegebenen Falle, ein jeder der beiden Wagenführer auf den anderen warten sollte. Der Verkehr kann nur so bestehen, daß eines der beiden Fahrzeuge weiterfährt und weiterfahren darf, das andere aber wartet, bis das erste vorübergefahren ist. Die vom Berufungsgericht angezogene Polizeiverordnung ordnet sachgemäß an, daß der Straßenbahnzug den Vorrang hat und weiterfahren darf, der Führer des anderen Fahrzeugs jenen vorüberfahren lassen muß. Der Führer des Straßenbahnzugs hatte richtigerweise die Fahrt verlangsamte, als er des Kraftomnibus ansichtig wurde. Als er aus der Verlangsamung der Fahrt des letzteren er sah, daß auch dessen Führer den Straßenbahnzug wahrgenommen hatte, durfte und mußte er sich darauf verlassen, daß jener vorschriftsgemäß den Straßenbahnzug vorbeifahren lassen und nach Erfordern mit seinem Gefährt halten würde; er durfte, nachdem er jene Wahrnehmung gemacht hatte, deshalb wieder anfahren.

Unter solchen Umständen muß es als rechtsirrig bezeichnet werden, wenn das Berufungsgericht ausspricht, der Ersahlfahrer W. könne sich nicht damit entlasten, daß der Omnibusführer nach der Polizeiverordnung die Fahrbahn für den Bahnbetrieb freizugeben hatte; er hätte damit rechnen müssen, daß jener vorschriftswidrig handeln würde. Er mußte vielmehr ein normales und der Ordnung entsprechendes Verhalten des anderen Führers voraussetzen; die Erwägung des Berufungsgerichts würde nur dann zutreffend sein, wenn er ein ausnahmsweise ordnungswidriges Verhalten des Omnibus-

führers gerade im gegebenen Falle erwarten konnte, wenn es sich im Einzelfall um eine besondere Verwicklung des Straßenverkehrs handelte, die besondere Gefahren erzeugte, oder wenn er etwa aus früheren Wahrnehmungen den Verdacht zu hegen Veranlassung hatte, daß gerade dieser Omnibusführer geneigt sei, den polizeilichen Ordnungsvorschriften zuwider zu handeln. Davon ist nichts festgestellt; die allgemeine Betrachtung, daß immer mit Ordnungswidrigkeiten zu rechnen sei, wie sie das Berufungsgericht anstellt, reicht nicht aus, ein Verschulden des W. zu begründen, weil der ordnungsmäßige Straßenbahnverkehr es erfordert, daß, von besonderen Ausnahmefällen abgesehen, der Straßenbahnführer sich auf ein vernünftiges und ebenfalls ordnungsmäßiges Verhalten anderer Wagenführer verlassen darf. Bei einem Verhalten, wie es das Berufungsgericht von dem Führer des Straßenbahnzugs verlangt, wäre nicht abzusehen, wie der Verkehr in einem solchen Falle überhaupt wieder in Gang kommen sollte. Wenn der Kraftomnibus die Straße nicht vor dem nahenden Straßenbahnzuge kreuzen durfte und der Straßenbahnführer sich auf das ordnungsmäßige Handeln des Kraftomnibusfahrers verlassen durfte, dann war eine Gefahr der Beschädigung von Personen oder Sachen nicht vorhanden, und deshalb ist auch eine schuldhaftes Zuwiderhandlung des Fahrers W. gegen die Vorschrift des § 11 der Polizeiverordnung vom 8. Dezember 1906, die das Berufungsgericht als verletzt annimmt, zu verneinen. Das Berufungsgericht hat es weiter auch dem Erfahrfahrer W. ebenso wie dem Kraftfahrer L. zum Verschulden angerechnet, daß er nicht auf die Schlüpfrigkeit der Straße und der Schienen geachtet habe, die die Gefahr vergrößerte, indem sie die Wirksamkeit der Bremse hemmte. Allein auch hierin kann dann ein Verschulden des W. nicht gesehen werden, wenn dieser berechtigt war, wieder anzufahren; denn wenn alles in Ordnung und nach Vorschrift ging, war eine Tätigkeit der Bremse nicht erforderlich.

Alle diese Verfehlungen treffen nur für L., nicht für W. zu. Ein Verschulden des Straßenbahnzugführers W. bei der Verursachung des Unfalls ist mithin richtigerweise zu verneinen. Daraus ergibt sich dann, daß die Klägerin bei der Ausgleichung nur die gewöhnliche, nicht eine erhöhte Betriebsgefahr zu vertreten hat und daß der Erfahrfahrer W. als für den entstandenen Schaden verantwort-

lich neben der Klägerin, der beklagten Omnibusgesellschaft und dem Beklagten L. nicht zu erachten ist.

C. Für die Ausgleichung der Schadensersatzpflichtigen untereinander kommen, da der Schade durch den Zusammenstoß eines Kraftfahrzeugs und einer Eisenbahn (Straßenbahn) verursacht ist, die Sonderbestimmungen des § 17 KFG. (§ 17 Abs. 2), die die Auseinanderetzung über die Schadensersatzpflicht im inneren Verhältnis zwischen dem Kraftfahrzeughalter, Tierhalter und Eisenbahnunternehmer zum Gegenstande haben, und des § 18 des Gesetzes, der den Ausgleichungsgrundsatz des § 17 auch auf den Kraftfahrzeugführer ausdehnt, zur Anwendung; diese Bestimmungen setzen für ihr Gebiet die allgemeinen Vorschriften der §§ 426, 840 BGB. außer Kraft. Die Grundbestimmung des § 17 KFG. überträgt den gesetzgeberischen Gedanken des § 254 BGB. über die Abwägung des Umfangs der Schadensersatzpflicht und die Verteilung des Schadens zwischen Schädiger und Beschädigten im Falle eines mitwirkenden Verschuldens des letzteren nach dem Grade der Verursachung auf das Verhältnis zwischen mehreren Ersatzpflichtigen. Sie hat den Tatbestand zur Voraussetzung, daß mehrere Kraftfahrzeughalter oder ein Kraftfahrzeughalter und ein Tierhalter oder ein Kraftfahrzeughalter und ein Eisenbahnunternehmer wegen eines Schadens, der aus demselben unter Mitwirkung des Kraftfahrzeugs verursachten Unfall entstanden ist, einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz verpflichtet sind. Der andere Fall des § 17, daß der Schade einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, kommt für den gegenwärtigen Rechtsstreit nicht in Betracht.

Dritte sind im vorliegenden Falle die Verletzten Frau K., S. und die Hinterbliebenen Witwe und Kinder D.; ihnen müssen der Kraftfahrzeughalter, also die beklagte Omnibusgesellschaft, der Kraftfahrzeugführer, im gegebenen Falle der Beklagte L., und der Eisenbahnunternehmer, die Klägerin, „kraft Gesetzes“ zum Schadensersatz verpflichtet sein. Eine Schadensersatzpflicht kraft Gesetzes ist nicht nur die aus den Sondergesetzen, wie dem Kraftfahrzeuggesetze selbst und aus dem Reichshaftpflichtgesetze, sondern auch die aus unerlaubter Handlung nach Maßgabe des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 823, 831, 833); ihr Gegensatz ist die vertragliche Schadenshaftung, die unter den Begriff einer gesetzlichen Schadensersatzpflicht nicht gebracht

werden kann (Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 82 S. 436). Wie unter B ausgeführt wurde, ist die Klägerin allen Verletzten nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes, die Beklagte Omnibusgesellschaft der Frau K. aus dem Kraftfahrzeuggesetz, der Beklagte L. der Frau K. ebenfalls aus dem Kraftfahrzeuggesetz, allen Verletzten aber aus schuldhaftem Handeln in unerlaubter Handlung gemäß § 823 Abs. 1 und 2 BGB. „kraft Gesetzes“ schadensersatzpflichtig. Daneben ist an sich eine Haftung der Klägerin gegenüber der verletzten Frau K. aus dem Beförderungsvertrage gegeben, die jedoch mangels eines Verschuldens der Klägerin oder ihres Erfüllungsgehilfen W. (§ 278 BGB.) in Wegfall kommt; die Beklagte Omnibusgesellschaft ist aus dem Beförderungsvertrage dem Verletzten F. ersatzpflichtig, weil sie das Verschulden ihres Erfüllungsgehilfen, des Beklagten L., zu vertreten hat.

Insofern eine Ausgleichung verlangt wird von einem auf Grund Vertrags zum Schadenersatz Verpflichteten oder gegen einen solchen, müssen die allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, und zwar, da § 840 BGB. hierfür ebenfalls nicht anwendbar ist, die Bestimmung des § 426 zur Anwendung kommen, wie dies in der vorangeführten Entscheidung Bd. 82 S. 436 im Anschluß an frühere Entscheidungen ausgesprochen worden ist (Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 77 S. 323, Bd. 79 S. 290, Warnerer Rechtspr. 1913 Nr. 318). Daß auf der einen Seite nur eine gesetzliche, auf der anderen nur die Vertragshaftung besteht, hindert die Ausgleichung nicht; eine Gesamtschuld ist auch hier vorhanden, insofern eine gemeinsame Verpflichtung zu derselben Leistung besteht (vgl. insbesondere Entsch. des RG.'s Bd. 77 S. 324). Die Ausgleichung in Gemäßheit des § 426 BGB. hat zu gleichen Anteilen zu erfolgen, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Eine solche anderweite Bestimmung kann jedoch aus dem die Schadenersatzpflicht begründenden Sachverhalt in entsprechender Anwendung des § 254 BGB. auf die Handlungen der mehreren einander gegenüberstehenden Schadenersatzpflichtigen geschöpft werden, so daß auch für diese Ausgleichung die verschiedene Beteiligung der Gesamtschuldner an der Verursachung des Schadens und, wo ein Verschulden in Betracht kommt, die Schwere des Verschuldens den Maßstab abgibt, die gleichanteilige Haftung des § 426 BGB. sonach nur als eine Hilfsregel gilt, die eintritt, wo eine Grundlage für eine besondere, aus dem Einzeltatbestand zu ge-

winnende Verteilung fehlt (vgl. die oben angezogenen Entsch. des RG.'s sowie für die entsprechende Anwendung des § 254 BGB. auf die Ausgleichung ferner Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 75 S. 251; Jur. Wochenschr. 1912 S. 71 Nr. 8, S. 196 Nr. 6 und 7; Warnerer 1911 Nr. 394, 1912 Nr. 74). Diese Ausgleichung, die im gegebenen Falle für die Verteilung des Schadens des §. zwischen den Parteien in Anwendung zu kommen hat, folgt mithin denselben Regeln wie die in § 17 RFG. für die Schadenersatzverpflichtungen kraft Gesetzes vorgesehene.

Ein Ausgleichungsanspruch kann nur in den Grenzen bestehen, in denen der Ausgleichungskläger Schadenersatzpflichtig ist, und eine Ausgleichungspflicht nur in den Grenzen, in denen der Ausgleichungsbeklagte Schadenersatzpflichtig ist. Ist der gesetzliche Grund für die Haftung der beklagten Omnibusgesellschaft nur das Kraftfahrzeuggesetz, so entfällt ein Ausgleichsanspruch der Klägerin, soweit eine Haftung der beklagten Gesellschaft nach diesem Gesetze nicht anerkannt wird. Das gilt insbesondere, wenn die Haftung nach § 8 Nr. 1 RFG. ausgeschlossen wird, weil der Verletzte Fahrgast des Kraftfahrzeugs oder selbst bei dessen Betriebe tätig war. Die Revision kämpft gegen diese Rechtsfolge vergebens an; sie vertritt die Ansicht, daß für die Ausgleichung der Ausschluß der Haftung dem Verletzten gegenüber nicht in Betracht komme. Allein die Ausgleichungspflicht kann nicht bestehen, wenn die Schadenersatzpflicht nicht begründet ist, sie ist eine Wirkung der letzteren. Auch würde die Ausgleichungspflicht die vom Gesetze gerade nicht gewollte Haftung des Fahrzeughalters und des Fahrzeugführers für die Anteile dieser Ersatzpflichtigen, die sich auf Grund der Abwägung des § 17 des Gesetzes bis zur vollen Haftung erweitern kann, wieder in das Gesetz einführen, nur mit einem Wechsel der Person des Berechtigten. Zu den die Haftung der beklagten Gesellschaft ausschließenden und deshalb auch den Ausgleichungsanspruch hindernden Umständen gehört aber ferner auch die Beschränkung der Schadenersatzansprüche versicherter Personen gegen den Unternehmer des versicherten Betriebes in § 135 GewUnfWG. und § 898 RVerfD.

An die Stelle des wegfallenden Schadenersatzes an den Verletzten tritt eine begrenzte, aber von jedem Verschulden unabhängige Fürsorgeentschädigung der Versicherungsanstalt, der ihrerseits ein an

bestimmte Voraussetzungen gebundener Ersatzanspruch für ihre Aufwendungen gegen den Betriebsunternehmer nach den §§ 136 bis 138 GewUnfVersG., §§ 903 bis 907 RVersD. durch das Gesetz ausgesprochen wird. Auch hier macht die Revision geltend, daß die Vernichtung des Ausgleichungsanspruchs aus dem Wegfalle des Entschädigungsanspruchs des Verletzten sich nicht ergebe, auch nicht dem Sinne und Zwecke der Versicherungsgesetze entspreche. Es bedarf keines näheren Eingehens auf den Revisionsangriff in der letzteren Richtung: sicherlich würde das Bestehenbleiben des Ausgleichungsanspruchs dem Wesen und Zwecke der Versicherungsgesetze durchaus widersprechen; entscheidend ist aber auch hier, daß ohne die Schadenersatzpflicht gegenüber dem Verletzten eine Ausgleichungsverpflichtung nicht zu denken ist.

Nach § 17 KFZG. wie nach §§ 426, 254 BGB. hat die Ausgleichung nach dem Verhältnis der Verursachung des Schadens zu erfolgen. Dies bedeutet, daß einmal die allgemeine Betriebsgefahr der verschiedenen bei einem Zusammenstoße beteiligten Fahrzeuge, im gegebenen Falle der Straßenbahn und des Kraftomnibus, sodann etwaige die Betriebsgefahr erhöhende Umstände, insbesondere ein verschuldetes oder auch unverschuldetes, aber sachwidriges Verhalten der Angestellten der Betriebsunternehmer, endlich auch ein etwaiges zu vertretendes Verschulden der Ersatzpflichtigen selbst bei der Verursachung des Unfalls abzuwägen und danach die Quoten der Ausgleichung zu bestimmen sind. Die Revision will für die Klägerin die beiden ausgleichungspflichtigen Beklagten auf gesamtschuldnerische Haftung wegen der geltend gemachten Ausgleichungsforderung in Anspruch nehmen. Das widerspricht indessen dem Wesen der Ausgleichung, die gerade die Aufteilung des dem Verletzten gegenüber einheitlichen Schadensersatzes unter dessen mehreren Verursachern zum Gegenstande hat und entweder nach der Regel des § 426 BGB. zur Erstattung in Kopfteilen führen muß oder bei Anwendung des, auch in § 17 KFZG. ausgedrückten Grundsatzes des § 254 BGB. zur Erstattung in Anteilen von verschiedener Höhe, nach dem Maße der Beteiligung, unter Umständen sogar zur vollen Erstattung durch einen der Ersatzpflichtigen. Jeder Ersatzpflichtige kann daher von den Mitverpflichteten nur den auf ihre Person nach dem Maßstabe der Beteiligung entfallenden Anteil des Schadens ersetzt verlangen;

eine gesamtschuldnerische Verhaftung für den Ausgleichungsanspruch kann es nicht geben.

D. Nach dem Ergebnis dieser Ausführungen hat die Klägerin gegenüber allen Verletzten nur die gewöhnliche, allgemeine Betriebsgefahr der Straßenbahn gemäß § 1 HaftpflG. zu vertreten. Das Berufungsgericht hat diese und die von den Beklagten in den Grenzen der §§ 7 und 18 RFG. zu vertretende Betriebsgefahr des Kraftomnibus gleich bewertet. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Wenn auf einer Seite ein schuldhaftes oder sachwidriges Verhalten der Fahrzeugführer die Gefahr vergrößert hat, fällt diese erhöhte Betriebsgefahr auch dem Unternehmer bei der Abwägung zur Last. Da dem Verschulden des Kraftwagenführers L. gegenüber die gewöhnliche Betriebsgefahr der Straßenbahn als vollständig zurücktretend zu erachten und im inneren Verhältnis die weit überwiegende Verursachung des Schadens der ordnungswidrigen und schuldhaften Handlungsweise des Kraftwagenführers L. zuzuschreiben ist, erschien es der Sachlage entsprechend, im Verhältnis zur Klägerin die beiden Beklagten mit dem Schaden allein zu belasten.

Das führt hinsichtlich des Schadens der Frau R. nach Maßgabe der §§ 17, 18 RFG. zur Ausgleichungspflicht der beiden Beklagten je zur Hälfte des Schadens, wobei die Haftung der beklagten Omnibusgesellschaft sich auf die Leistungen nach Maßgabe des Kraftfahrzeuggesetzes beschränkt, während diejenige des Beklagten L., der nach § 823 BGB. den Verletzten ersatzpflichtig ist, sich darüber hinaus im Rahmen der Verpflichtung der Ausgleichungsklägerin erstreckt. Hinsichtlich des Schadens des Verletzten H. scheidet für die Ausgleichungspflicht das Kraftfahrzeuggesetz nach §§ 8, 18 des Gesetzes aus; sie hat vielmehr nach §§ 426, 254 BGB. zu erfolgen, wobei für das Verschulden des L. die beklagte Omnibusgesellschaft nach § 278 BGB. einzustehen hat. Für den Schaden D. haftet die beklagte Omnibusgesellschaft, weil der Getötete in ihrem Betriebe versichert war, überhaupt nicht; hier ist demgemäß der Beklagte L. allein der Klägerin ausgleichungspflichtig und hat ihr auf Grund seiner Haftung nach § 823 BGB. in Gemäßheit der Ausgleichungsgrundsätze des § 17 RFG. entsprechend der für richtig erachteten Abwägung für ihre gesamten Schadenserfahleistungen aufzukommen.“...