

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

StVG § 7

Es ist eine die Haftung nach § 7 StVG begründende Auswirkung der Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs, wenn es auf der Fahrbahn einer dem Schnellverkehr dienenden Straße wegen Motorschadens liegen bleibt. Auf die kürzere oder längere Dauer dieses Zustandes kommt es nicht an.
(Abweichung von RGZ 122, 270).

BGH-Urt. v. 9. Januar 1959 - VI ZR 202/57 - OLG Karlsruhe

VI ZR 202/57

V e r k ü n d e t

am 9. Januar 1959

Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Erich P. in B.-I.,
B. Chaussee,

Klägers, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die Erben des am 1951 verstorbenen Fuhrunternehmers
Bernhard K. in S. / B., nämlich:

1. Frau Sophie K. geb. E., Wwe.,
2. den minderjährigen Herbert Bernhard K., gesetzlich
vertreten durch seine Mutter, die Beklagte zu 1), beide
wohnhaft in S. / B.,

Beklagten, Berufungskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 19. Dezember 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Engels, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe
vom 17. April 1957 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger
auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Lastzug des Klägers (Motorwagen und zwei Anhänger) blieb in der Nacht vom 7. auf den 8. März 1951 wegen eines Motorschadens auf dem rechten Teil der Autobahn K [REDACTED] F [REDACTED] bei Kilometer 53, in der Nähe von M [REDACTED] Fe [REDACTED] stehen. Am frühen Morgen gegen 1 1/4 Uhr fuhr der Fuhrunternehmer Bernhard K [REDACTED] - Ehemann der Beklagten Sophie K [REDACTED] und Vater des Beklagten Herbert Bernhard K [REDACTED] - mit seinem Lastzug (Triebwagen und ein Anhänger) von hinten auf den haltenden Lastzug des Klägers auf. An beiden Lastzügen entstand erheblicher Sachschaden. Bernhard K [REDACTED], der seinen Lastzug gesteuert hatte, erlitt so schwere Verletzungen, daß er auf dem Wege zum Krankenhaus verstarb.

Der Kläger ist der Ansicht, der Zusammenstoß sei ausschließlich auf das Verschulden des K [REDACTED] zurückzuführen, denn dieser habe bei genügender Aufmerksamkeit die Schlußlichter des haltenden Lastzuges sowie die aufgestellte Sturmlaterne bemerken müssen und rechtzeitig auf die Überholbahn ausweichen können. Er hat von den Beklagten als den Erben des K [REDACTED] 38535,95 DM Schadensersatz verlangt.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt und geltend gemacht: Die Schuld an dem Unfall treffe den Fahrer des Klägers, weil er den Lastzug nicht weiter rechts abgestellt und das haltende Fahrzeug nicht genügend kenntlich gemacht habe. Von den hinteren Schlußlichtern habe höchstens eines und das nur schwach geleuchtet. Die Sturmlaterne sei völlig verrußt gewesen und habe entweder gar nicht oder nur schwach gebrannt. Der Fahrer des Klägers habe auch deshalb schuldhaft gehandelt, weil er nach einem



Aufenthalt an der Tankstelle in B. weitergefahren sei, obwohl das Fahrzeug schon dort Mängel gezeigt, vor allem die Anlasserbatterie nicht mehr durchgezogen habe und der Lastzug deshalb von einem anderen Lastzug habe angeschleppt werden müssen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Dagegen hat das Berufungsgericht die Schadensersatzpflicht der Beklagten nur zur Hälfte dem Grunde nach bejaht.

Mit der Revision erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Fuhrunternehmer K. bei eingeschaltetem Fernlicht mit der vollen Breite seines Fahrzeugs auf den haltenden Lastzug aufgefahren, ohne rechtzeitig abgebremst oder eine Ausweichbewegung nach links gemacht zu haben, Zahlreiche andere Fahrzeuge waren vorher während der 1 1/2 Stunden, in denen der Lastzug des Klägers auf der Autobahn stilllag, daran vorbeigefahren. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hätte auch K. bei genügender Aufmerksamkeit den haltenden Lastzug, auch wenn dieser völlig unbeleuchtet gewesen wäre, erkennen müssen und dann noch rechtzeitig auf die Überholbahn hinüberwechseln können. Es hat ausgeführt: Daß K.

4

auf das Hindernis in seiner Fahrbahn gar nicht reagiert habe, beweiße seine grobe Unaufmerksamkeit oder aber, daß er trotz der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge mit unverminderter Geschwindigkeit in einen nicht übersehbaren Raum hineingefahren sei. Beides bedeute ein Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Diese Ansicht des Berufungsgerichts ist bei dem festgestellten Sachverhalt rechtlich nicht zu beanstanden. Es hat daher auch mit Recht angenommen, daß die Beklagten als Erben des K. nach §§ 823, 1967 BGB für den Schaden des Klägers einzustehen haben.

II. Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht § 17 StVG angewandt und dem Kläger nur den Ersatz der Hälfte seines Schadens dem Grunde nach zugesprochen hat.

Die erste Voraussetzung dieser Bestimmung, daß der Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht worden ist, ist offensichtlich gegeben. Damit hängt die Frage, ob die Ansprüche des Klägers gekürzt werden können, nach § 17 Abs. 1 StVG in erster Linie davon ab, ob auch der Kläger haften würde, wenn er für Schäden aus dem Unfall zur Verantwortung gezogen würde. Das hat das Berufungsgericht bejaht. Es hat angenommen, der Kläger könne nach § 7 StVG in Anspruch genommen werden, weil der Unfall sich bei dem Betriebe seines Lastzuges ereignet habe und weil ein Haftungsausschluß nach § 7 Abs. 2 StVG daran scheitere, daß Mängel des Fahrzeugs das Stehenbleiben des Lastzuges verursacht haben. Wie es feststellt, waren die Anlasserbatterien des Motorwagens nicht mehr betriebsfähig; sie konnten den stehengebliebenen Motor nicht wieder in Gang bringen.

Die Revision hält die §§ 7, 17 StVG nicht für anwendbar, weil der Lastzug des Klägers nicht mehr im Betrieb gewesen sei. Sie meint: Ein Kraftwagen befinde sich, auch wenn er noch nicht am Ende der Fahrt angelangt sei, nicht mehr im Betrieb, wenn er aus Mangel an Betriebsstoff oder wegen eines Mangels in der Maschinerie zu vollständiger Ruhe gelangt sei. Auch wenn er infolge Motorschadens auf einer Verkehrsstraße halte und eine nicht ganz unerhebliche Zeit stehen bleibe, sei er nach allgemeiner Auffassung nicht mehr im Betrieb, weil er die Fähigkeit verloren habe, sich fortzubewegen.

Diese Ansicht der Revision entspricht im Ergebnis der Rechtsprechung des Reichsgerichts und mehrerer Oberlandesgerichte. Nach dieser Rechtsprechung ist ein Kraftfahrzeug nicht mehr im Sinne des § 7 StVG im Betrieb, wenn es in völlige Betriebsruhe versetzt ist und wegen eines Motorschadens erst nach geraumer Zeit wieder in Betrieb genommen werden kann (u.a. RGZ 122, 270; 126, 333; 132, 262). Dabei ist auch das Reichsgerichts nicht von dem maschinentechnischen Betriebsbegriff ausgegangen, nach dem ein Kraftfahrzeug nur solange in Betrieb ist, als die motorischen Kräfte unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug ^{ein}wirken. Es hat vielmehr der verkehrstechnischen Auffassung den Vorzug gegeben und einen Unfall auch dann dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs zugerechnet, wenn er in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung stand, ohne daß es darauf ankommt, ob der Motor als Kraftquelle auf das Fahrzeug gewirkt hat. Nach Ansicht des Reichsgerichts, die der Bundesgerichtshof gebilligt hat, ist daher der Betrieb eines Kraftfahrzeugs in der Regel nicht unterbrochen, wenn das Fahrzeug mit abgestelltem Motor auf der Fahrbahn anhält. Das Reichsgericht hat aber auch bei Zugrundeliegung dieser verkehrs-

technischen Ansicht den Begriff des "Betriebes eines Kraftfahrzeuges" eng ausgelegt und eine Beendigung des Betriebes dann angenommen, wenn das Kraftfahrzeug wegen eines Motorschadens oder weil Treibstoff fehlte, für mehr als kurze Zeit aus eigener Kraft nicht mehr fortbewegt werden konnte.

Der Bundesgerichtshof kann sich dieser Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht anschließen, weil sie angesichts der gewaltigen Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs und seiner Gefahren dem Sinn und Zweck des § 7 StVG nicht mehr gerecht wird. Der Zweck des Gesetzes, die Verkehrsteilnehmer vor den wachsenden Gefahren des heutigen Kraftfahrzeugverkehrs zu schützen, macht es vielmehr erforderlich, den Begriff "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" weit zu fassen. (So schon das Urteil des BGH vom 1. Oktober 1957 - VI ZR 225/56 - NJW 1958, 1878 Nr. 7 = DAR 1958, 15 = VRS 13, 413). In dieser Entscheidung hat der Senat eine Betriebsruhe des Fahrzeugs und damit eine Freistellung von der Gefährdungshaftung in einem Falle verneint, in dem ein Kraftfahrer seinen Lastzug auf der Fahrbahn einer Bundesstraße abgestellt hatte, um eine längere Nachtruhe zu halten. Der Senat hat den Unfall, der sich dadurch ereignete, daß ein Kraftwagen auf den haltenden Lastzug auffuhr, im Sinne von § 7 StVG auch dem Betrieb des stehenden Fahrzeugs zugerechnet. Nichts anderes kann aber gelten, wenn es auf die gleiche Weise zu einem Unfall kommt, weil ein Lastzug längere Zeit wegen eines Motorschadens auf der Fahrbahn einer dem Schnellverkehr dienenden Straße stehen bleibt. Dieser jetzt zu entscheidende Fall unterscheidet sich von dem früheren nur dadurch, daß der Lastzug hier die Fähigkeit verloren hatte, sich aus eigener Kraft fortzubewegen, während er damals zwar mit abgestelltem Motor, aber doch in fahrbereitem Zustand auf der Straße hielt. Dieser Unterschied kann bei der Anwendung des § 7 StVG

keine Rolle spielen, wenn man den Betriebsbegriff dieser Bestimmung unter verkehrstechnischem Blickpunkt sieht, wie es die heute vorherrschende Meinung mit Recht tut. Die Gefahren, die durch das Kraftfahrzeug in den Verkehr getragen werden, gehen nicht nur von dem Motor und seiner Einwirkung auf das Fahrzeug aus, sondern mit der Zunahme des Verkehrs mehr und mehr von der gesamten Abwicklung des Verkehrs und im besonderen Maße von Kraftfahrzeugen, die auf der Fahrbahn einer dem Schnellverkehr dienenden Straße halten oder parken. Gerade auf der Autobahn, auf der sich hier der Unfall ereignet hat, wird durch stillstehende Fahrzeuge eine für den Kraftverkehr typische Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer heraufbeschworen. Hier kann, wie der Bundesgerichtshof schon in seinem Urteil vom 8. April 1957 (III ZR 66/56 - VersR 1957, 375) hervorgehoben hat, die Betriebsgefahr des stillstehenden Kraftwagens sogar größer sein als die eines fahrenden. Dann ist es aber auch geboten und nach dem Sinn und Zweck der Haftungsbestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes gerechtfertigt, einen Unfall, der sich durch das Auffahren auf ein haltendes Kraftfahrzeug ereignet, nicht nur dem Betrieb des auffahrenden, sondern auch dem des haltenden Fahrzeugs zuzurechnen und daher die Schadensersatzpflicht beider Fahrzeughalter aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung zu bejahen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Fahrer freiwillig eine Fahrpause einlegt oder ob er durch einen Schaden am Fahrzeug gezwungen wird, auf der Fahrbahn zu halten. Entscheidend ist, daß in beiden Fällen andere Verkehrsteilnehmer durch sein Fahrzeug auf der Fahrbahn gefährdet werden. Daß ein Unfall, der auf einem Fehler des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht, zur Haftung des Fahrzeughalters führen soll, ergibt sich im übrigen deutlich aus § 7 Abs. 2 StVG, der für diesen Fall ausdrücklich das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses und damit einen Haftungs-

ausschluß verneint. Diese Haftung für Unfälle, die auf einen technischen Fehler des Kraftfahrzeugs zurückzuführen sind, würde, wie das Oberlandesgericht Karlsruhe (VersR 1956, 260) zutreffend hervorhebt, weitgehend aufgehoben, wenn man bei einem Anhalten wegen eines technischen Versagens einen Unfall "bei dem Betrieb" des Fahrzeugs und damit eine Haftungsvoraussetzung des § 7 Abs. 1 StVG verneinen wollte. Der Wortlaut des Absatzes 2 dieser Bestimmung deutet darauf hin, daß die Gefährdungshaftung des Straßenverkehrsgesetzes sich auch auf Unfälle dieser Art erstrecken soll.

Dieses Ergebnis liegt in der Linie, die sich schon in der Entscheidung des Reichsgerichts RGZ 170, 1 anbahnt. Hier hat das Reichsgericht einen Unfall "beim Betrieb" eines Lastkraftwagens in einem Falle angenommen, in dem ein Eisenbahnzug mit einem Lastkraftwagen zusammengestoßen war, als dieser in einem Loch steckengeblieben war, seine Ladebrücke mit dem linken rückwärtigen Teil über die Eisenbahnschienen ragte und er mit eigener Kraft nicht mehr bewegt werden konnte, weil die Saugluftleitung abgerissen war. In diesem Falle hat das Reichsgericht eine Fortwirkung des Kraftfahrzeugbetriebes angenommen. Es hat ausgeführt, der Lastkraftwagen sei bis zur Unfallstelle gefahren und habe dadurch bei seinem Betrieb die fortwirkende Ursache zu dem Zusammenstoß gesetzt. Nicht wesentlich anders verhält es sich aber, wenn ein Lastzug wie im vorliegenden Falle wegen eines Motorschadens einen Teil der Fahrbahn versperrt. Auch hier ist der Lastzug bis zur Unfallstelle gefahren und hat daher die den Verkehr gefährdende Lage bei seinem Betriebe herbeigeführt.

Bei Prüfung der Frage, ob in einem solchen Falle § 7 StVG anzuwenden ist, kann es auch nicht darauf abgestellt werden, wie lange ein Kraftfahrzeug auf der Fahrbahn steht.

Ist ein Schaden an dem Fahrzeug in kurzer Zeit zu beheben, aber eine Weiterfahrt bald möglich, so wird schon heute übereinstimmend mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts weitgehend angenommen, daß der Betrieb des Fahrzeugs, wie § 7 StVG ihn im Auge hat, durch diesen Aufenthalt nicht unterbrochen wird (vgl. u.a. RG JW 1929, 2055 Nr. 7 in einem Falle, in dem die Benzinleitung verstopft war). Berücksichtigt man nun, daß sich die Gefahren des stillstehenden Fahrzeugs häufen, je länger es ein Hindernis für die anderen Verkehrsteilnehmer bildet, so wäre es vom Standpunkt der verkehrstechnischen Auffassung aus sinnwidrig, den Halter des längere Zeit stillliegenden, also eine größere Gefährdung verursachenden Fahrzeugs in der Frage der Haftung zu bevorzugen. Es geht nicht an, ihn von der Haftung freizustellen, bei einer geringeren Betriebsgefahr des Fahrzeugs dagegen die Halterhaftung zu bejahen. Muß wie im vorliegenden Falle ein Fahrzeug längere Zeit auf der Fahrbahn verbleiben, weil es nicht alsbald instandgesetzt werden kann, so ist daher, wenn ein anderes Fahrzeug auf das Hindernis auffährt, dieser Unfall auch dem Betrieb des haltenden Fahrzeugs zuzurechnen. (Ebenso OLG Düsseldorf NJW 1956, 1033 Nr. 12, OLG Karlsruhe VersR 1956, 260, Böhmer MDR 1957, 597 und VersR 1958, 587 sowie Walther in Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Betrieb des Kraftfahrzeugs Erl. 1). Der Betrieb dieses Fahrzeugs dauert fort, solange der Fahrer das Fahrzeug im Verkehr beläßt und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbesteht. Er wird im Sinne des § 7 StVG erst unterbrochen, wenn das Fahrzeug von der Fahrbahn gezogen und an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs aufgestellt wird. Erst damit wird die Betriebsunterbrechung äußerlich erkennbar, aber auch jene typische Gefährdung beseitigt, die durch Kraftfahrzeuge entstehen, die auf der für den Schnellverkehr bestimmten Fahrbahn halten oder parken. Ob, wie Walther (aaO) meint,

anders zu entscheiden ist, wenn ein unbefugter Benutzer ein Kraftfahrzeug irgendwo im Verkehrsbereich stehen läßt, um es nie mehr zu benutzen, bedarf keiner Prüfung, da ein solcher Fall hier nicht gegeben ist. In dem zu entscheidenden Falle war der Lastzug auf dem Wege zu einem bestimmten Ziele und geplant, die Fahrt fortzusetzen.

Gegenüber dieser Auffassung glaubt Roth-Stielow (DAR 1958, 123) den Vorwurf erheben zu können, sie durchbreche die Grenze, die dem Richter in der Gesetzesauslegung gesetzt sei. Dabei geht er von der Annahme aus, es liege "eine klare andersartige Weisung des Gesetzes" vor, gegen die hier verstoßen werde. Schon dieser Ausgangspunkt ist verfehlt. Das Gesetz gibt keine nähere Bestimmung des Begriffs "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" und spricht, wie Böhmer (VersR 1957, 587) zutreffend ausführt, mit keinem Wort davon, daß ein Unfall bei dem Betrieb nur dann vorliege, wenn das Fahrzeug in Bewegung sei oder sein Motor laufe. Hat aber der Gesetzgeber keine nähere Erläuterung gegeben, so ist es Aufgabe des Richters, diesen vieldeutigen Begriff auszulegen. Der Richter ist daher nicht gehindert, den Betriebsbegriff des § 7 StVG weit auszulegen, wenn er damit dem Sinn und Zweck des Gesetzes, die Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu schützen, gerecht wird. Es liegt daher durchaus im Rahmen einer zulässigen Gesetzesauslegung, wenn dieser Schutz der Verkehrsteilnehmer auch auf die Gefahren erstreckt wird, die bei den heutigen Verkehrsverhältnissen von stillstehenden Fahrzeugen ausgehen.

Selbst wenn der Gesetzgeber im Jahre 1908 die Hauptgefahr des Kraftfahrzeugs in seiner auf der Motorkraft beruhenden schnellen Bewegung gesehen hat und für ihn daher die maschinentechnische Seite des Betriebsbegriffs im Vorder-

grund stand, würde dies nicht ausschließen, den Begriff "bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeugs den Erfahrungen und Erfordernissen der heutigen Verkehrsverhältnisse anzupassen. Wie schon in anderem Zusammenhang hervorgehoben wurde, gehen nach den Erfahrungen des modernen Verkehrs die Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs nicht nur von dem Motor als solchen und seiner Einwirkung auf das Kraftfahrzeug aus, sondern von der gesamten Abwicklung des Verkehrs. Das Kraftfahrzeug selbst bildet im Rahmen des Straßenverkehrs eine erhebliche Gefahr. Mit Recht weist daher Wussow (Das Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. Textziffer 542) darauf hin, daß gerade unter dem Gesichtspunkt der Gefährdung, von dem der Gesetzgeber ausgeht, die verkehrstechnische Seite sehr viel stärker in den Vordergrund tritt als die Gefahr, die vom Kraftfahrzeugmotor ausgeht. Der Richter würde seiner Aufgabe nicht gerecht, wenn er unter diesen Umständen an dem viel zu engen maschinentechnischen Betriebsbegriff festhalten würde. Seine Bindung an Gesetz und R e c h t (Art. 20 Abs. 2 GG) gestattet ihm nicht nur, das Recht im Sinne seiner Weiterentwicklung durch Auslegung des gesetzten Rechts fortzubilden, sondern verpflichtet ihn sogar dazu, wenn die Findung einer gerechten Entscheidung dies erfordert. Höher als der Wortlaut des Gesetzes steht sein Sinn und Zweck. Diesen im Einzelfalle der Rechtsanwendung nutzbar zu machen und den Streitfall einer billigen und vernünftigen Lösung zuzuführen, ist die Aufgabe des Richters (BGHZ 17, 226 [276]). Er darf, wie Radbruch (Rechtsphilosophie 4. Aufl. S. 211) es ausdrückt, den Gedanken des Gesetzgebers nicht nur nachdenken, sondern soll ihn darüber hinaus auch zu Ende denken. Nichts anderes tut der Richter aber, wenn er den Betriebsbegriff des § 7 StVG den Erfahrungen und Erfordernissen der Neuzeit anpaßt, um auf diese Weise dem Willen des Gesetzes gerecht zu werden, der dahin geht, einen weitgehenden Schutz gegen

die Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu gewährleisten.

Jedenfalls kann nicht angenommen werden, daß die Beurteilung des Betriebsbegriffs unter verkehrstechnischem Gesichtspunkt, wie sie seit langem in der Rechtsprechung vorherrscht, dem Willen des heutigen Gesetzgebers widerspricht, denn er hat zwar wiederholt andere Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes geändert, den Wortlaut des § 7 Abs. 1 StVG dagegen beibehalten, obwohl ihm die seit langem gefestigte Rechtsprechung zu dem Begriff "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" bekannt war.

III. Nach alledem hat das Berufungsgericht mit Recht den Schaden des Klägers nach § 17 StVG verteilt und bei der Prüfung, inwieweit er vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist, in erster Linie die Betriebsgefahr beider Lastzüge berücksichtigt. Es hat zutreffend weiter geprüft, ob und inwieweit diese Betriebsgefahr durch objektive Umstände oder durch ein Verschulden der Fahrer erhöht war.

Die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht die Unfallursachen im einzelnen gegeneinander abgewogen hat, sind entgegen der Meinung der Revision rechtlich nicht zu beanstanden.

Zu Unrecht bezweifelt die Revision, daß der Zustand der Sturmlaterne den Unfall mitverursacht hat. Sie meint, K. hätte auch eine von Ruß befreite Sturmlaterne nicht bemerkt, denn er sei offensichtlich völlig unaufmerksam gefahren und habe auf das Hindernis in keiner Weise reagiert. Daß K. grob unaufmerksam war, hat das Berufungsgericht

nicht übersehen, sondern in den Entscheidungsgründen seines Urteils ausdrücklich hervorgehoben. Gleichwohl ist es ersichtlich davon überzeugt, daß er eine hell leuchtende Laterne rechtzeitig bemerkt hätte und daß der Unfall dann jedenfalls in dieser Schwere vermieden worden wäre. Diese Feststellung, die sich aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt, rechtfertigt die Annahme des Berufungsgerichts, daß der ordnungswidrige Zustand der Sturmlaterne mitursächlich für den Unfall war.

Das Berufungsgericht hat bei seiner Abwägung auch mit Recht zu Lasten des Klägers berücksichtigt, daß dessen Fahrer nach dem Aufenthalt in B. die Fahrt fortgesetzt hat, obwohl sich schon dort herausgestellt hatte, daß die Batterie zu schwach war, um den Motor anspringen zu lassen. Bei der Größe und Schwere des Lastzuges - es handelte sich um einen Motorwagen und zwei Anhänger - durfte der Fahrer entgegen der Ansicht der Revision nicht darauf vertrauen, daß die Batterie sich während der Fahrt wieder genügend aufladen werde. Vielmehr ist die Auffassung des Berufungsgerichts zu billigen, der Fahrer des Klägers habe wegen der ungenügenden Kapazität der Anlasserbatterie damit rechnen müssen, daß er bei einem Stehenbleiben des Motors den Lastzug nicht mehr in Fahrt bringen und dann mit seinem Fahrzeug zur Nachtzeit auf der Autobahn ein gefährliches Hindernis bilden werde.

Da die Abwägungsgründe des Berufungsgerichts auch im übrigen keinen Rechtsfehler erkennen lassen und alle hierfür wesentlichen Umstände berücksichtigt worden sind, ist die Schadensverteilung selbst für das Revisionsgericht

bindend. Daher war die Revision des Klägers zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 97 ZPO.

Meiß

Engels

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß