

2350 014

15

Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVO § 24.

Rechtssatz: Ein abgestelltes Fahrzeug ist nur dann durch eine
andere Lichtquelle beleuchtet, wenn es sich um eine
nicht am Fahrzeug befindliche fremde Lichtquelle han-
delt.

Aktenzeichen: VI ZR 52/53

Urteil des BGH vom 26. April 1954 OLG Stuttgart - Nebensitz
Karlsruhe

VI ZR 52/53

Verkündet
am 26. April 1954
[redacted], Justiz-
assistent als Ur-
teilsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Josef M [redacted] in H [redacted], G [redacted]-
strasse [redacted],

Klägers, Berufungsklägers und
Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

g e g e n

den Rudolf H [redacted] in R [redacted] B [redacted]/S [redacted], N [redacted]
[redacted]strasse [redacted],

Beklagten, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 21. April 1954 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer, Hanebeck und Dr. Bode

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Stuttgart - Nebensitz Karlsruhe - vom 10.
Dezember 1952 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger
auferlegt.

Von Rechts wegen

75

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger befuhr am 31. März 1949 mit seinem Lastzug die Autobahn F - K. Gegen 22 Uhr erlitt er in der Nähe der Gemeinde Fo beim Kilometerstein 605, eine Reifenpanne, die ihn zum Anhalten zwang. Da er sich in der nahe gelegenen Stadt B einen Ersatzschlauch beschaffen wollte, kuppelte er zur Fahrt nach dort den Führerwagen ab. Dadurch wurden die Schlusslichter des Anhängers ihrer Stromquelle beraubt. Um den Anhänger für die Benutzer der Autobahn in der Dunkelheit kenntlich zu machen, befestigte der Kläger am Ende des Anhängers eine Sturmlaterne mit Petroleumbeleuchtung und klaren Scheiben. Ferner stellte er in einer gewissen Entfernung hinter dem Anhänger seinen Beifahrer-Räder auf, der nachfolgende Fahrzeuge durch Winkzeichen auf das Hindernis in der Fahrbahn aufmerksam machen sollte. Der 2,35 m breite Anhänger war mit seiner rechten Seite 1,05 m von der rechten Fahrbahnkante entfernt abgestellt. Nachdem bereits eine Reihe von Fahrzeugen an dem abgestellten Anhänger vorbeigefahren waren, fuhr gegen 23,10 Uhr der Beklagte mit seinem Personenkraftwagen auf den Anhänger auf. Er erlitt dabei erhebliche Verletzungen. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Der Kläger hat für den ihm entstandenen Schaden den Beklagten verantwortlich gemacht, weil dieser durch sein überschnelles Fahren und durch seine Unachtsamkeit, die durch Alkoholgenuss verstärkt worden sei, den Unfall verursacht und verschuldet habe. Er hat mit der Klage Zahlung von 2 995,63 DM begehrt.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt und im We-



ge der Widerklage Ersatz seines Schadens in Höhe von 8 465,35 DM geltend gemacht. Er bestreitet ein Verschulden und trägt vor, seine Geschwindigkeit von 70 bis 80 km habe das auf der Autobahn zulässige Maß nicht überschritten. Für den Unfall sei der Kläger verantwortlich, weil dieser den Anhänger nicht in dieser Weise habe abstellen dürfen. Die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen seien ungenügend und unzweckmässig gewesen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch zu 1/4 und den mit der Widerklage geltend gemachten Anspruch des Beklagten zu 3/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Klägers und die Anschlussberufung des Beklagten sind ohne Erfolg geblieben.

Mit seiner Revision verfolgt der Kläger den ganzen Klageanspruch weiter. Ferner erstrebt er volle Abweisung der Widerklage, während der Beklagte Zurückweisung der Revision begehrt.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

I. Das Berufungsgericht hat eine Haftung beider Parteien aus unerlaubter Handlung bejaht und angenommen, dass beide den Unfall schuldhaft verursacht haben. Der Kläger habe seine Sorgfaltspflicht zunächst dadurch verletzt, dass er den Anhänger nicht unmittelbar am Rand der Autobahn, sondern 1,05 m von der rechten Fahrbahnkante entfernt aufgestellt habe. Das sei für den Unfall ursächlich gewesen,

75

denn der Personenkraftwagen des Beklagten sei mit der rechten Seite auf die linke Kante des abgestellten Anhängers aufgefah-
ren. Daraus gehe hervor, dass der Unfall vermieden wor-
den wäre, wenn der Anhänger unmittelbar an der rechten Stras-
senseite gestanden hätte. Eine weitere Pflichtverletzung
des Klägers hat das Berufungsgericht in der ungenügenden
Beleuchtung des Anhängers gesehen. Nach § 53 StVZO in der
damals geltenden Fassung habe an der linken Seite des abge-
stellten Anhängers ein rotes Schlusslicht angebracht wer-
den müssen. Die vom Kläger verwendete Sturmlaterne mit un-
gefärbten Scheiben sei vorschriftswidrig gewesen und habe
eine weitere Gefahrenquelle geschaffen. Ein vorschrifts-
mässiges rotes Licht hätte den nachfolgenden Fahrern zu er-
kennen gegeben, dass ein Kraftfahrzeug vor ihnen gefahren
oder auf der Fahrbahn aufgestellt sei, während ein weisses
Licht den Anschein eines entgegenkommenden Wagens habe er-
wecken müssen. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung
gelangt, dass der Unfall auch durch das Fehlen des roten
Lichtes mitverursacht wurde; es nimmt an, dem Beklagten
wäre ein rotes Schlusslicht so rechtzeitig aufgefallen, dass
er mindestens noch hätte ausweichen können. Es meint in sei-
nen weiteren Darlegungen, der Kläger sei auch in der Lage ge-
wesen, den Anhänger vorschriftsmässig zu beleuchten, denn er
habe den Motorwagen nicht abzukuppeln und damit das rote
Schlusslicht stromlos zu machen brauchen. Um einen Ersatz-
reifen zu beschaffen, habe er einen anderen Strassenbe-
nutzer anrufen oder zu der nicht allzuweit entfernten näch-
sten Tankstelle gehen oder schliesslich seinen Beifahrer
schicken können. Das Aufstellen des Warnpostens hält das
Berufungsgericht nicht für ausreichend, um dadurch die durch
das Aufstellen des Anhängers geschaffene Gefahr abzuwenden.
Wenn der Warnposten ohne Laterne nur mit dem Arm winke,

so sei er nicht ohne weiteres als Warnposten zu erkennen, sondern könne auch die Absicht haben, einen Vorbeifahrenden auf sich als Winkenden aufmerksam zu machen; so habe auch der Zeuge G. das Winken zunächst aufgefasst.

Ein Verschulden des Klägers ist vom Berufungsgericht mit der Begründung bejaht worden, der Kläger sei bei pflichtgemässer Überlegung imstande gewesen, seinen Verkehrspflichten nachzukommen; es sei für ihn auch voraussehbar gewesen, dass sein verkehrswidriges Verhalten zu einem Unfall dieser Art habe führen können.

Dem Beklagten hat das Berufungsgericht zur Last gelegt, dass er die Verkehrspflichten entweder durch Verstoss gegen § 9 Abs 2 StVO oder durch Verstoss gegen § 1 StVO verletzt habe. Wenn auch das Gesetz die vom Beklagten eingehaltene Geschwindigkeit von 70 - 80 km in der Stunde damals als Höchstgeschwindigkeit für die Autobahn zugelassen habe, so folge daraus noch nicht, dass diese Geschwindigkeit in jedem Falle habe eingehalten werden dürfe. Der Beklagte sei auf einer völlig geraden Fahrbahn mit aufgeblendeten Lichtern gefahren und habe nicht vorgetragen, dass er durch entgegenkommende Fahrzeuge geblendet worden sei. Aus der Tatsache, dass es unter diesen Umständen zu dem Zusammenstoss gekommen sei, könne entnommen werden, dass der Beklagte seine Geschwindigkeit nicht so eingerichtet habe, wie es der Sichtweite und dem dadurch bedingten Bremsweg entsprechen habe, denn sonst hätte es ihm möglich sein müssen, vor dem Hindernis rechtzeitig anzuhalten oder mindestens seitlich daran vorbeizufahren. Wenn man aber annehmen wolle, der Beklagte sei mit einer ein rechtzeitiges Bremsen zulassenden Geschwindigkeit gefahren, so ergebe

sich aus dem Nichtvermeiden des Unfalls, dass er die Fahrbahn nicht genügend im Auge behalten und infolge dieser ungenügenden Aufmerksamkeit den auf der Fahrbahn stehenden Anhänger zu spät bemerkt habe.

Bei der Abwägung hat das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Landgericht das Verschulden des Klägers als grösser bewertet als dasjenige des Beklagten. Es hat ausgeführt, der Kläger habe ohne besondere Notlage eine gefährliche Situation auf der Autobahn geschaffen und daher zu einem überwiegenden Teil den Schaden verursacht. Wenn der Beklagte dieser Gefahr auch bei genügender Aufmerksamkeit habe entgehen können, so könne sein Verschulden, besonders, da ein übermässiger Alkoholgenuss nicht nachweisbar sei, doch nur geringer als dasjenige des Klägers angesehen werden, so dass er den Schaden zu einem geringeren Teil verursacht habe. Ebenso wie das Landgericht hat auch das Berufungsgericht es für angemessen gehalten, den Schaden zu $\frac{3}{4}$ dem Kläger und zu $\frac{1}{4}$ dem Beklagten zur Last zu legen.

II. Entgegen der Auffassung der Revision sind die Ausführungen des Berufungsgerichts rechtlich nicht zu beanstanden. Seine Feststellungen rechtfertigen die Annahme, daß der Unfall durch das Verschulden beider Parteien verursacht worden ist.

1. Demgegenüber kann der Versuch der Revision, das Verschulden des Klägers in Abrede zu stellen oder in einem günstigeren Licht erscheinen zu lassen, nicht zum Erfolge führen. Insbesondere kann der Revision nicht zugegeben werden, daß das Berufungsgericht die Verkehrspflichten des Klägers unrichtig beurteilt habe.

Der Vorderrichter macht dem Kläger mit Recht zum Vorwurf, daß er den Anhänger nicht weiter nach rechts abgestellt hat. Wie der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs bereits in seiner Entscheidung vom 9. Oktober 1952 - III ZR 288/51 - NJW 1952, 1413 ausgesprochen hat, ist mit Rücksicht auf die besondere Zweckbestimmung der Autobahn ein Anhalten ausserhalb der vorgesehenen Parkplätze nur bei zwingender Notwendigkeit zulässig, der Kraftfahrer dann aber verpflichtet, das Fahrzeug so weit als möglich nach rechts zu fahren (vgl. auch RGSt. 74, 73; OLG Düsseldorf DAR 1952, 30 Nr 27 und Fischer, VAE 1938, 431 [434]). Diese Verpflichtung ergibt sich schon aus der Grundregel des § 1 StVO. Der Hinweis der Revision, der Kläger habe bestrebt sein müssen, die Zerstörung des luftleeren Reifens durch Weiterfahren zu vermeiden, vermag keine andere Beurteilung zu rechtfertigen. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, hätte der Kläger schon beim Bremsen an den Rand der Fahrbahn heranfahren können. Er hätte, wie das Berufungsgericht ebenfalls mit Recht annimmt, notfalls auch die weitere Beschädigung des Radmantels in Kauf nehmen müssen. Das war ihm durchaus zuzumuten, denn ein auf der Autobahn anhaltender Kraftfahrer muss eine solche Unannehmlichkeit auf sich nehmen um die erhebliche Gefährdung zu vermeiden, die das Stehenbleiben eines Fahrzeugs auf der Autobahn für andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Das gilt in besonderem Maße, wenn das Fahrzeug wie im vorliegenden Falle bei Dunkelheit auf der Autobahn liegen bleibt.

Die Revision irrt auch, wenn sie meint, das Berufungsgericht habe irrtümlich das Fehlen einer roten Lampe beanstandet. Nach § 24 Abs 5 StVO in Verbindung mit § 53 Abs 3 müssen Anhänger die gleiche Beleuchtung haben, die für das

stehende Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist. Sie müssen daher nach hinten mit zwei ausreichend wirkenden Schlußleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein (§ 53 Abs 1 StVZO). Hier- von war zur Zeit des Unfalls nach der Bekanntmachung der Hauptverwaltung der Strassen des amerikanischen und bri- tischen Besatzungsgebiets vom 8. Mai 1947 (VerkBl 1947, 35 Nr 71) eine Ausnahme insofern zugelassen, als Anhänger nur das linke Schlußlicht zu führen brauchten (vgl auch BGHSt 2, 188 [1937]). Die Tatsache, dass der Anhänger vorübergehend abgekuppelt war, nimmt ihm nicht die Eigenschaft eines mit- geführten Anhängers im Sinne des § 53 Abs 3 StVZO. Der Re- vision kann daher nicht zugegeben werden, dass es nach der insoweit für Nicht-Kraftfahrzeuge geltenden Bestimmung des § 24 Abs 1 StVO genügt habe, das Ende des Anhängers durch rote Laternen oder rote Rückstrahler erkennbar zu machen.

Ob über die nach § 53 StVZO vorgeschriebene Beleuchtung hinaus mit Rücksicht auf die hohen Geschwindigkeiten, die auf Autobahnen gefahren werden, auf der Autobahn stehende Fahr- zeuge durch besondere Maßnahmen, insbesondere durch in Ab- stand aufzustellende rote Sturmlaternen zu sichern sind, wie es in Rechtsprechung und Rechtslehre gefordert worden ist, bedarf keiner Entscheidung, da im vorliegenden Fall schon das gesetzlich vorgeschriebene rote Schlußlicht fehlte (vgl zu dieser Frage RG DR 1939, 1446 Nr 16; RG DJ 1940, 575 ff; OLG Düsseldorf, VAE 1938, 453 und DAR 1952, 30 Nr 27; OLG München, HRR 1941 Nr 1054; OLG Hamburg VerKRSamml 1, 195 Nr 95; Hans.OLG RdK 1950 109 Nr 61; OLG Hamm, VerKRSamml 4, 455 Nr 237; Fischer in Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Autobahnverkehrsrecht, Erl 1 und die fort angeführte weitere Rechtsprechung sowie Roloff NJW 1952, 1401).

Nun bedürfen abgestellte Fahrzeuge zwar nach § 24 Abs 1 Satz 1 Halbsatz 2 StVO keiner Beleuchtung, wenn sie durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet sind. Diese Vorschrift kann aber entgegen der Ansicht der Revision in dem zur Entscheidung stehenden Falle keine Anwendung finden. Einmal gilt sie nur, wenn das stehende Fahrzeug sich in einer fremden Lichtquelle befindet, nicht aber, wenn wie hier eine Laterne am hinteren Ende des Anhängers angebracht worden ist. Eine solche Beleuchtung kann nicht als andere Lichtquelle im Sinne des § 24 Abs 1 Satz 1 StVO angesehen werden, denn hierunter fallen nur Lichtquellen, die sich nicht am Fahrzeug befinden. Die von der Revision angeführte Entscheidung des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs vom 13. Dezember 1951 - 4 StR 657/51 - VerKRSamml 4, 136 Nr 67 betrifft nur die Frage, ob eine Strassenlampe in der im dortigen Fall festgestellten Stärke und Entfernung als genügende andere Lichtquelle anzusehen war; sie besagt aber nichts darüber, ob eine am Auto befindliche Lampe als andere Lichtquelle im Sinne des § 24 Abs 1 Satz 1 StVO angesehen werden kann. Diese Vorschrift regelt in erster Linie die früher umstritten gewesene Frage, ob und wann beim Abstellen eines Fahrzeugs unter einer Strassenlaterne eine Eigenbeleuchtung des Fahrzeugs notwendig ist. Ihre Anwendung kann aber nicht dazu führen, an die Eigenbeleuchtung des Kraftfahrzeugs geringere Anforderungen zu stellen, als sie das Gesetz vorschreibt. Das würde der Fall sein, wenn man mit der Revision annehmen wollte, daß die gesetzlich vorgeschriebene Schlußleuchte bei abgestellten Fahrzeugen durch eine weiße Lampe ersetzt werden könne.

Überdies ist die Beleuchtung eines abgestellten Fahrzeugs durch eine andere Lichtquelle, dem Zweck der Gesetzes-

bestimmung entsprechend, nur dann als ausreichend anzusehen, wenn sie in ihrer Wirkung der sonst vorgeschriebenen Eigenbeleuchtung des Fahrzeugs gleichkommt (BGH Urteil vom 13. Dezember 1951 - 4 StR 657/51 - VerKRSamml 4, 136 Nr 67; vgl auch Hans. OLG DAR 1931, 236 Nr 233; OLG München, VAE 39, 374 Nr 583 = DAR 1939 Sp 366 Nr 259 = RdK 1940, 54 und OLG Hamm NJW 1952, 950 Nr 30 = DAR 1952, 127 Nr 113). Davon kann aber keine Rede sein, wenn wie hier am hinteren Ende des Anhängers eine weiße Lampe angebracht worden ist. Diese Beleuchtung reichte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht aus, den Anhänger auf genügende Entfernung so deutlich erkennbar zu machen, daß die Gefahr eines Zusammenstosses verhindert wurde.

Unter diesen Umständen kann entgegen der Auffassung der Revision auch das Aufstellen eines Warnpostens nicht die Verwendung einer weißen Laterne rechtfertigen. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, kann eine weiße Lichtquelle zu Mißverständnissen im Verkehr führen. Zur Vermeidung derartiger Mißverständnisse hat der Gesetzgeber bestimmte Farben festgelegt und zwar sind nach vorne weiße oder schwach gelbe und nach hinten rote Lichter zu verwenden (Müller, Strassenverkehrsrecht, 7. Aufl § 24 StVO Anm 6). Erfahrungsgemäss zieht eine rote Lichtquelle in besonderem Maße die Aufmerksamkeit eines Kraftfahrers auf sich. Sie kann auch bei Verwendung eines Warnpostens nicht durch ein weisses Licht ersetzt werden. Das gilt besonders, wenn der Warnposten ohne Laterne versehen ist. Ein solcher Warnposten bietet nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts bei Nacht keine angemessene Sicherung eines stehenden Anhängers gegen das Auffahren von nachfolgenden Kraftfahr-

zeugen. Für den Schnellverkehr auf den Autobahnen bilden stillstehende Fahrzeuge besonders bei Nacht eine Gefahrenquelle ersten Ranges. Es sind daher an ihre Kenntlichmachung strenge Anforderungen zu stellen. Dabei ist die normale rote Schlußbeleuchtung, wie sie das Gesetz vorschreibt, als das Mindestmaß dessen anzusehen, was gefordert werden muß. Nur so kann Unfällen vorgebeugt werden, die erfahrungsgemäß besonders häufig in Mängeln der Schlußbeleuchtung ihre Ursache haben.

Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß das Vorhandensein der Rückstrahler in Verbindung mit der am Anhänger angebrachten weißen Sturmlaterne eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet habe. Rückstrahler gewinnen erst Bedeutung, wenn sie in den Lichtschein eines Scheinwerfers geraten. Sie können das daneben vorgeschriebene rote Schlußlicht nicht ersetzen. Daß seine Wirkung die der Rückstrahler übertrifft, kann nicht zweifelhaft sein.

Etwas anderes kann auch dem von der Revision angeführten Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 15. November 1949 (Verkehrsblatt 1949, 150 Nr 160) nicht entnommen werden. Die Revision will das Vorhandensein der Rückstrahler genügen lassen, weil der Bundesverkehrsminister in Fällen, in denen eine rote Lampe für einen Warnposten nicht vorhanden sei, eine rückstrahlende Vorrichtung als ausreichende Warnung angesehen habe. Dem kann nicht gefolgt werden. Abgesehen davon, daß der angeführte Erlaß erst nach dem Unfall vom 31. März 1949 herausgegeben worden ist, betrifft er auch nur über die gesetzlichen Beleuchtungsvorschriften hinausgehende zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, wie sie von der Rechtsprechung gefordert worden sind.

Selbstverständlich will der Erlaß nicht die zwingende Vorschrift des § 53 StVZO abändern. Daß es sich bei den im Erlaß erwähnten rückstrahlenden Vorrichtungen nicht um die nach § 53 Abs 4 StVZO vorgeschriebenen Rückstrahler handelt, ergibt sich auch schon aus der Tatsache, daß diese Vorrichtungen nach dem Erlaß in angemessenem Abstand von dem Fahrzeug aufgestellt werden sollen.

Schliesslich kann die Revision auch nicht mit Erfolg zur Entlastung des Klägers anführen, daß der Beklagte bei gehöriger Aufmerksamkeit den Warnposten und den Anhänger rechtzeitig habe sehen müssen. Freilich hat auch der Beklagte, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen hat, fahrlässig die Verkehrspflichten verletzt. Das kann aber das verkehrswidrige Verhalten des Klägers nicht rechtfertigen oder entschuldigen, insbesondere nicht dazu führen, eine Beleuchtung genügen zu lassen, die den gesetzlichen Vorschriften nicht entsprach.

Da auch die Ausführungen des Berufungsgerichts über das Verschulden des Klägers keinen Rechtsirrtum erkennen lassen, ist seine Verpflichtung zum Schadensersatz aus § 823 Abs 2 BGB in Verbindung mit § 1 StVO und § 53 Abs 1 StVZO mit Recht bejaht worden.

2. Soweit die Angriffe der Revision sich gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Verteilung des Schadens richten, ist davon auszugehen, daß die Abwägung dem Gebiete der dem Tatrichter obliegenden Würdigung angehört. Das Revisionsgericht kann nur nachprüfen, ob der Tatrichter alle Unterlagen ordnungsgemäß festgestellt, bei der Abwägung verwertet und nicht von rechtsirrtümlichen Erwägungen ausgegan-

gen ist, insbesondere nicht gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstossen hat. Ein Rechtsirrtum dieser Art ist hier jedoch nicht ersichtlich.

Allerdings ist der Revision zuzugeben, daß bei der Abwägung zur Schadensverteilung auch die Betriebsgefahr des Personenkraftwagens zu Lasten des Beklagten in die Waagschale fällt. Das hat aber ersichtlich auch das Berufungsgericht nicht verkannt. Es hat zwar bei seinen Ausführungen zur Verteilung der Verantwortlichkeit die Betriebsgefahr als für die Abwägung bedeutsamen Gesichtspunkt nicht ausdrücklich erwähnt. Der Zusammenhang der Urteilsgründe läßt aber erkennen, daß die gesamten Umstände, die sich bei dem Unfall ausgewirkt haben, berücksichtigt, insbesondere die Betriebsgefahr des Personenkraftwagens in ihrer konkreten Gestaltung in Betracht gezogen worden ist. Der Vorderrichter geht, wie seine Darlegungen zur Haftung des Beklagten erkennen lassen, davon aus, daß das von ihm erwähnte Verschulden des Klägers nur insoweit von Bedeutung ist, als es die Ursächlichkeit für den entstandenen Schaden beeinflußt hat. Das hat es aber durch den Zusammenstoß mit dem Anhänger und damit durch die Betriebsgefahr des auffahrenden Personenkraftwagens getan. Der Sinn der Ausführungen des Berufungsgerichts geht dahin, daß nach seiner Meinung der ohne vorschriftsmässige Beleuchtung versehene und mehr als notwendig in die Fahrbahn hineinragende Anhänger in stärkerem Maße den Unfall verursacht hat, als der durch Verschulden des Beklagten aufgefarene Personenkraftwagen. Mit dieser aus Rechtsgründen nicht zu beanstandenden Erwägung ist unter Berücksichtigung der vom Beklagten gesetzten Betriebsgefahr auch die Verursachung abgewogen worden.

Da die Abwägung des Berufungsgerichts auch im übrigen keinen Anlaß zu rechtlicher Beanstandung bietet, kann die vorgenommene Schadensaufteilung nicht nachgeprüft werden.

Hiernach erweist die Revision des Klägers sich als unbegründet. Sie war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Dr. K.E.Meyer

Hanebeck

Dr. Bode