

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 185./63

URTEIL

Verkündet am

10. Januar 1966

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Fuhrunternehmers Jürgen H [REDACTED], We [REDACTED],
H [REDACTED] D [REDACTED] B,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Landwirtschaftlichen Haftpflichtversicherungsverein für
Sch [REDACTED]-Ho [REDACTED] auf Gegenseitigkeit, vertreten durch ihren
Vorstand, Gutsbesitzer Theodor M [REDACTED], Bauer Hans-Otto S [REDACTED],
Hauptgeschäftsführer Heinrich Schw [REDACTED], I [REDACTED], K [REDACTED]straße,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Januar 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 14. Juni 1963 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Landwirt und Fuhrunternehmer. Im Herbst 1960 betrieb er sein Fuhrgeschäft, vornehmlich den Transport von Baumaterialien, mit drei eigenen Lastzügen und fünf Lohnlastzügen. Für einen ihm gehörenden 5 t Lastkraftwagen (MAN-Diesel) hatte er bei dem Beklagten eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen.

Im September 1960 erfuhr der Kläger von seinem Fahrer, daß die Handbremse des versicherten Lastkraftwagens schadhaft sei. Er ließ darauf den Vorspannzylinder der Handbremse ausbauen und provisorisch durch ein Flacheisen ersetzen. Als sich herausstellte, daß das Flacheisen auf das Bremsventil zum Anhänger drückte und dessen Räder dadurch blockierten, ließ der Kläger das Flacheisen wieder herausnehmen. Obwohl die Handbremse nunmehr ohne jede Wirkung war, wurde der

Lastkraftwagen im laufenden Betrieb des Klägers weiter benutzt.

Am 17. Oktober 1960 beschäftigte der Kläger aushilfsweise einen sonst anderweitig tätigen Arbeiter, namens B. und beauftragte ihn, den Lastkraftwagen zu fahren, ohne ihn über den Zustand der wirkungslosen Handbremse zu unterrichten. Im Verlauf seiner Fahrt mußte B. den mit 3 t Kies beladenen Lastkraftwagen, in dessen Führerhaus noch zwei Arbeiter und auf dessen Ladefläche ein Lehrling mitfahren, mit der Fähre Rü. über den Nord-Ostsee-Kanal setzer. B. fuhr den Lastkraftwagen auf die Fähre und hielt kurz vor der vorderen Schranke. Nach dem Ablegen der Fähre stieg B. aus dem Führerhaus und bat den Fährmaschinisten zurückzufahren, weil noch eine zur Arbeit benötigte Schubkarre geholt werden sollte. Als B. den Maschinistenstand verließ, bemerkte er, daß sich der Lastkraftwagen in Bewegung gesetzt hatte. Das Fahrzeug durchbrach die vordere Fährschranke und stürzte mit den beiden Arbeitern, die aus dem Führerhaus nicht mehr herauskamen, ins Wasser. Die beiden Arbeiter ertranken.

Der Kläger wurde wegen fahrlässiger Tötung zu einhalb Jahren Gefängnis verurteilt, weil der Tod von zwei Menschen auf die Benutzung eines nicht verkehrssicheren Fahrzeug zurückzuführen sei.

Der Kläger begehrt, die Deckungspflicht des Beklagten festzustellen. Der Beklagte lehnt jede Leistung wegen einer vom Kläger vorgenommenen Gefahrerhöhung ab.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seine Klage weiter.



Der Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat darin, daß der Kläger den verunglückten Lastkraftwagen im laufenden Betrieb weiter benutzt hat, obwohl die Handbremse schon Ende September 1960 schadhaft und nach Herausnahme des Flacheisens völlig wirkungslos gewesen sei, eine ohne Einwilligung des Beklagten vorgenommene Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG gesehen. Dem ist zuzustimmen. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision können keinen Erfolg haben.

1. Der Annahme einer Gefahrerhöhung hält die Revision entgegen, daß nur eine unerhebliche Änderung der versicherten Gefahr vorgelegen habe. Denn die Handbremse werde, so führt die Revision aus, von vielen Lastkraftwagenfahrern niemals benutzt und sei bis auf seltene Ausnahmen überflüssig. Die Auffassung des Berufungsgerichts, die Handbremse sei zum gefahrlosen Abstellen eines Kraftfahrzeugs unerläßlich, verstoße gegen allgemeine Erfahrungssätze, und der Kläger habe für das Gegenteil, für die allgemeine Entbehrlichkeit der Handbremse, Beweis angetreten. Jedes Kraftfahrzeug könne durch Einlegen eines Ganges sicher festgestellt werden. Der Ausfall der Handbremse sei, solange die beiden anderen Bremsmöglichkeiten - Fußbremse und Motor - in Ordnung seien, nicht anders als das Fehlen einer anderen Kleinigkeit, wie z.B. einer Lampe oder einer Schlußleuchte, zu beurteilen und ohne Bedeutung, wenn man sich entsprechend einrichte.

Mit ihren Ausführungen setzt sich die Revision über zwingende Vorschriften des Straßenverkehrsrechtes hinweg,

die für die Frage einer Gefahrerhöhung von ausschlaggebender Bedeutung sind. Denn nach dem Versicherungsvertrag ist die Haftpflichtgefahr versichert, die aus dem Betrieb eines typenmäßig näher bestimmten Fahrzeugs in verkehrssicherem Zustand droht (vgl. BGH LM VVG § 23 Nr. 8 = VersR 1964, 128). Welchen Mindestanforderungen ein Kraftfahrzeug im einzelnen genügen muß, um verkehrssicher zu sein, ist der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu entnehmen. Nach § 41 Abs. 1 StV müssen Kraftfahrzeuge **zwei** voneinander unabhängige Bremsanlagen haben. Hiervon muß die Betriebsvorrichtung einer Bremse gemäß Abs. 5 Satz 1 feststellbar sein. Nach Satz 2 muß die festgestellte Bremse ausschließlich durch mechanische Mittel und ohne Zuhilfenahme der Bremswirkung des Motors das Fahrzeug auf der größten von ihm befahrbaren Steigung am Abrollen verhindern können. Schließlich wird für die Feststellbremse - das ist die Handbremse - noch eine bestimmte Mindestverzögerung vorgeschrieben (Satz 3). Gegenüber diesen zwingenden Betriebsvorschriften erübrigt sich jede Auseinandersetzung mit der Vorstellung der Revision, die Handbremse sei entbehrlich. Aus dem gleichen Grunde braucht auch auf die Ansicht der Revision nicht näher eingegangen zu werden, daß der Ausfall der Handbremse als "unerhebliche Erhöhung der Gefahr" anzusehen sei und schon deshalb nach § 29 Satz 1 VVG keine rechtlichen Folgen haben könne.

Ebenso wird die Funktion der Handbremse als Feststellbremse von der Revision verkannt, wenn sie dem Berufungsgericht vorwirft, es sei dem Antrage des Klägers nicht gefolgt, einen Sachverständigen dazu zu hören, daß die Handbremse einen ins Rollen gekommenen Lastkraftwagen nicht halten könne. Die Handbremse soll nämlich ein Fahrzeug "am Abrollen" hindern, sie soll ein stehendes Fahrzeug an seinem Standort festhalten. Zum Bremsen eines rollenden Fahrzeugs, das ganz anders

Kräfte als ein stehendes Fahrzeug entwickelt, ist die Fußbremse, die sog. Betriebsbremse, da. Ob und inwieweit ein fahrendes Kraftfahrzeug im Notfall - auch dafür sind zwei Bremsanlagen vorgeschrieben - mit der Handbremse, zusätzlich oder bei Ausfall der Fußbremse allein, gebremst werden kann, ist für den anhängigen Rechtsstreit ohne Interesse.

2. Weiter macht die Revision geltend, es habe keine Gefahrerhöhung von längerer Dauer, sondern allenfalls eine vorübergehende Gefahrensteigerung vorgelegen. Denn die Handbremse sei erst seit dem 7. Oktober 1960 ausgefallen, als das angebrachte Flacheisen wieder entfernt worden sei. Selbst wenn zugunsten der Revision bis zu dem genannten Tage ein einwandfreies Funktionieren der Handbremse unterstellt wird, könnte das nichts an der zu Recht angenommenen Gefahrerhöhung ändern. Eine kurzfristige Gefahrensteigerung stellt zwar noch keine Gefahrerhöhung dar. Gefährdungsvorgänge werden erst dann zu einer Gefahrerhöhung, wenn sie einen neuen Zustand erhöhter Gefahr schaffen, der seiner Natur nach geeignet ist, von so langer Dauer zu sein, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell fördern kann. Diese Voraussetzungen haben hier auch vorgelegen, wenn nur die weitere Benutzung des Lastkraftwagens nach Entfernung des Flacheisens in Betracht gezogen wird. Denn schon damit wurde für eine Vielzahl von Fahrten die Möglichkeit eines eintretenden Haftpflichtfalles erheblich gesteigert und die Grundlage eines neuen Gefahrenverlaufs auf einem erhöhten Gefahrenniveau geschaffen. Auf die kürzere oder längere Dauer dieses Zustandes bis zum Eintritt des Versicherungsfalles kommt es hingegen nicht an (vgl. BGH VersR 1957, 123/24; 1965, 452).

Demgegenüber kann sich die Revision nicht darauf berufen, daß der Kläger bei Ausübung des richterlichen Fragerechts vorgetragen und unter Beweis gestellt hätte, die Entfernung

des Flacheisens nur für eine Fahrt mit dem Anhänger angeordnet zu haben. Denn § 139 ZPO ist nicht verletzt. Das Landgericht hatte seine klagabweisende Entscheidung ausdrücklich auf den Entschluß des Klägers gegründet, das verkehrsunsichere Fahrzeug nicht nur für eine einmalige Fahrt zu verwenden, sondern bis zur Durchführung der notwendigen Reparatur im laufenden Betrieb weiter fahren zu lassen. Diesen zugrunde gelegten Sachverhalt richtigzustellen, war allein Sache des Klägers, der dazu keines Hinweises bedurfte und auch gar nicht erhalten konnte, weil das Gericht von der Richtigkeit des wiedergegebenen Vorgangs überzeugt war. Der Kläger hat auch in der Berufungsinstanz nichts anderes vorgetragen.

3. Was unter dem in § 23 Abs. 1 VVG verwendeten Begriff "eine Erhöhung der Gefahr vornehmen" zu verstehen ist, hat der erkennende Senat in seinem dafür grundlegenden Urteil vom 21. Januar 1963 (LM VVG § 23 Nr. = VersR 1963, 349) entschieden. "Vornahme einer Gefahrerhöhung" ist danach jede objektive Zuwiderhandlung gegen die Gefahrstandspflicht. In der Weiterbenutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs im laufenden Betrieb liegt das bewußte Handeln des Versicherungsnehmers, das den Gefahrenzustand auf längere Sicht erheblich steigert. Auf die Kenntnis des Versicherungsnehmers vom mangelhaften Zustand des Fahrzeugs kommt es für die Beurteilung seines Handelns als "Vornahme einer Gefahrerhöhung" nicht an.

Zu einer Änderung dieser seither gefestigten Rechtsprechung (vgl. zuletzt VersR 1965, 53, 279, 452) geben die Ausführungen der Revision keinen Anlaß, da sie entweder keine neuen, nicht schon berücksichtigten Gesichtspunkte enthalten oder auf rechtspolitischen Erwägungen beruhen, die nicht vom geltenden Recht, sondern von einer der Revi-

sion wünschenswert erscheinenden Regelung ausgehen. Dabei meint die Revision, es sei nicht zu verstehen, daß der Haftpflichtversicherer einerseits für einen Versicherungsnehmer eintrete, der leichtfertig Gut und Leben seiner Mitmenschen verletze, andererseits aber leistungsfrei werde, wenn dem Versicherungsnehmer fahrlässig die Bedeutung einer technischen Einrichtung für den versicherungsrechtlichen Gefahrenstand entgehe. Ein derart unterschiedlicher Maßstab widerspreche der Gerechtigkeit. Demgegenüber seien Inhalt und Umfang der versicherten Gefahr nochmals klargestellt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung gewährt umfassenden Schutz gegen die Gefahren, die aus dem Gebrauch eines Kraftfahrzeugs drohen, insbesondere bei falschem Verhalten des Versicherungsnehmers oder der Versicherten im Verkehr. Versichert ist jedoch nur der Betrieb eines Fahrzeugs in verkehrssicherem Zustand. Das ist berechtigt, weil der Versicherungsnehmer für die Erhaltung des verkehrssicheren Zustandes durch entsprechende Wartung und Pflege vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs, vor seiner Teilnahme am Verkehr, zu sorgen hat und dabei nicht der Beanspruchung ausgesetzt ist, die der Betrieb des Kraftfahrzeugs, die Teilnahme am Verkehr, mit sich bringt.

Scheitern müssen auch alle Bemühungen der Revision, anstelle der §§ 23, 25 VVG den § 27 VVG mit der Folge anwenden zu wollen, daß der Beklagte nicht leistungsfrei ist, sondern nur ein Kündigungsrecht hat. Hierzu führt die Revision aus, die Handbremse habe schon vor dem Ausbau des schadhaften Bremszylinders nicht mehr funktioniert. Letzt- hin sei es deshalb bei der durch Abnutzung entstandenen Gefahrenlage geblieben, die unter § 27 VVG falle, weil sie vom Kläger nicht veranlaßt worden sei. - Mit diesem Einwand setzt sich die Revision mit ihrem eigenen Vorbringen in

Widerspruch, wonach die Handbremse mit dem anstelle des ausgebauten Bremszylinders angebrachten Flacheisen einwandfrei funktioniert habe und erst mit der Wegnahme des Flacheisens ausgefallen sei. Ferner ist bisher niemals vorgetragen worden, daß der Ausbau des Bremszylinders an dem vorher bestehenden Zustand der Bremsanlage nichts geändert habe. Diese neue Tatsache kann in der Revisionsinstanz nicht berücksichtigt werden.

Verfehlt ist weiterhin die Ansicht der Revision, der Versicherungsnehmer müsse, wenn schon nicht die gefahrerhöhende Natur bestimmter Umstände, so doch das Vorhandensein derartiger Umstände, hier also den Ausfall der Handbremse, kennen, um eine Gefahrerhöhung vornehmen zu können. Das sei hier wesentlich, so meint die Revision, weil der Kläger, als er die Unfallfahrt angeordnet habe, davon ausgegangen sei, daß die Handbremse in Ordnung gebracht sei. Die Revision erkennt, daß es auf die Kenntnis des Versicherungsnehmers vom mangelhaften Zustand seines Fahrzeugs, gleichviel, ob die Kenntnis sich auf die gefahrerhöhenden Umstände selbst oder deren gefahrerhöhende Eigenschaft bezieht, für die Vornahme einer Gefahrerhöhung nicht ankommt. Hierfür genügt, wie bereits dargelegt, jede objektive Zuwiderhandlung des Versicherungsnehmers gegen seine Gefahrstandspflicht. Damit erledigen sich zugleich alle Verfahrensrügen, die die Revision erhoben hat, um ihrer Rechtsansicht zum Erfolg zu verhelfen.

II. Steht danach fest, daß der Kläger seine Gefahrstandspflicht verletzt hat, so folgt daraus nach § 25 Abs. 1 VVG grundsätzlich die Leistungsfreiheit des Beklagten. Der Versicherer bleibt zur Leistung nach § 25 Abs. 2 VVG nur verpflichtet, wenn die Gefahrerhöhung nicht auf einem Verschulden des Versicherungsnehmers beruht. Nach Auffassung des Berufungsge-

richts hat der Kläger die Gefahrerhöhung grobfahrlässig herbeigeführt. Zu dieser Beurteilung sei das Berufungsgericht, so meint die Revision, unter Verletzung des § 286 Z. gelangt. Denn es habe außer acht gelassen, daß der Wiedereinbau des reparierten Bremszylinders nur infolge unglücklicher Verkettung verschiedener Umstände unterblieben sei. Außerdem habe berücksichtigt werden müssen, daß der Kläger sich bei der Größe seines Betriebes nicht um alles habe kümmern können.

Die Rügen der Revision können im Ergebnis keinen Erfolg haben. Es kann dahinstehen, ob dem Kläger grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Denn das Verschulden in § 25 Abs. 2 VVG umfaßt außer Vorsatz jede Fahrlässigkeit. Eine fahrlässige Verletzung der Gefahrstandspflicht steht hier aber außer Frage. Denn der Kläger hat, wie die Revision zugeben muß, sich weder darum gekümmert, ob die Handbremse repariert worden ist, noch hat er dafür gesorgt, daß das Fahrzeug bis zur Durchführung der Reparatur nicht weiter benutzt wird, weil es ohne Handbremse in seiner Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war und deshalb nach § 31 StV auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr gezogen werden mußte. Der Kläger mußte aber mit der für einen Fuhrunternehmer gebotenen Sorgfalt laufend den verkehrssicheren Zustand seiner Fahrzeuge überwachen, besonders nach einem Fahrerwechsel, der hier stattgefunden hatte. Wäre der Kläger sich seiner Pflichten bewußt gewesen, dann hätte er vor Anordnung der Unfallfahrt den noch nicht behobenen Mangel der Handbremse bemerkt und die damit verbundene Gefahr erkannt. Die Größe seines Unternehmens kann den Kläger nicht entschuldigen. War er dadurch nicht selbst in der Lage, seine Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit zu kontrollieren, so mußte er mit dieser Aufgabe eine dafür verantwortliche Person betrauen

III. Trotz der vom Kläger verschuldeten Gefahrerhöhung hätte der Beklagte gemäß § 25 Abs. 3 VVG Versicherungsschutz zu gewähren, wenn der Ausfall der Handbremse keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles gehabt hätte. Den ihm dafür obliegenden Beweis hat der Kläger nach dem Berufungsurteil nicht erbracht. Hiernach hat der als Zeuge gehörte Fahrer B. bekundet, er habe die Fähre Rüsterbergen als Kraftfahrer wiederholt benutzt und das dort angebrachte, deutlich lesbare Schild gekannt, das jedem Kraftfahrer das Anziehen der Handbremse und das Einlegen eines Ganges gebiete. Wie stets habe er auch am Unfalltage beim Abstellen des Lastkraftwagens auf der Fähre einen Gang eingelegt und die Handbremse angezogen, ohne deren Wirkungslosigkeit zu bemerken. Das Berufungsgericht sieht keinen Grund, der Aussage des Zeugen nicht zu folgen.

Zu der Überzeugung, daß der Fahrer die Handbremse angezogen habe, ist das Berufungsgericht ohne Verfahrensverstoß und ohne Rechtsirrtum gelangt. Die dagegen erhobenen Verfahrensrügen der Revision sind unbegründet.

1. An der freien Würdigung der Aussage des Zeugen B. war das Berufungsgericht nicht dadurch gehindert, daß dieser der Fahrer des verunglückten Fahrzeugs gewesen ist. Das räumt auch die Revision ein, hält aber gleichwohl den § 286 ZPO für verletzt, weil das Berufungsgericht einem Zeugen geglaubt habe, der am Ausgang des Rechtsstreits interessiert sei. Die Beteiligung des Zeugen an dem Unglücksfall ist dem Berufungsgericht nicht entgangen. Bis auf ihren allgemeinen Hinweis hat die Revision gegen die Glaubwürdigkeit des Zeugen jedoch nichts vorzubringen vermocht. Alle früher insoweit geäußerten Bedenken hat das Berufungsgericht geprüft, aber als unbegründet angesehen, ohne daß ihm dabei ein Rechtsfehler unterlaufen ist.

2. Weiter bemängelt die Revision, die Beweise seien nicht erhoben worden, die der Kläger für seine Behauptung angetreten habe, der Fahrer B. habe entgegen seiner Zeu- genaussage die Handbremse nicht angezogen. Das Berufungs- gericht habe vielmehr das Beweisergebnis in unzulässiger Weise vorweggenommen. Der Vorwurf ist nicht berechtigt. Das Berufungsgericht brauchte keine Zeugen darüber zu hören, ob die Handbremse angezogen war, als der Lastkraftwagen von einem Schwimmkran aus dem Wasser gehoben wurde. Denn diese Tatsache ist unerheblich, weil nach Ansicht des Berufungs- gerichts nicht auszuschließen ist, daß einer der beiden im Führerhaus ertrunkenen Arbeiter zur Handbremse gegriffen und diese bei dem Versuch, sie schärfer anzuziehen, gelöst hat. Ein solches, vom Berufungsgericht angenommenes Verhal- ten ist jedenfalls möglich. Warum keiner der beiden Fahr- zeuginsassen, die neben dem Fahrer gesessen haben, die Hand- bremsen hätte bedienen können, hat der Kläger nicht angegeben, sondern sich dafür nur auf das Gutachten eines Sachverstän- digen berufen. An Hand der vorliegenden Lichtbilder vom Inneren des Führerhauses konnte sich das Berufungsgericht darüber ein eigenes Urteil bilden. Warum ihm die erforder- liche Sachkunde gefehlt haben soll, wie die Revision meint, ist ebenfalls nicht ersichtlich.

3. Die ganz allgemein erhobene Verfahrensrüge der Revision, aus dem Berufungsurteil ergebe sich nicht eindeu- tig genug, inwieweit der Inhalt der Straftaten Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sei, könnte allenfalls für das entscheidungserhebliche Zeugnis des Fahrers B. von Bedeutung sein. Auch insoweit ist die Rüge aber gegen- standslos. Denn das Berufungsgericht hat zutreffend erkannt, daß es die Aussage nicht verwenden konnte, die Bock im Strafverfahren gemacht hatte. Es hat deshalb den Zeugen ordnungsmäßig gehört und einen eigenen Eindruck von seiner Glaubwürdigkeit gewonnen.

IV. Schließlich beanstandet die Revision noch, das Berufungsgericht habe nicht über die Verpflichtung des Beklagten entschieden, dem mitversicherten Fahrer Versicherungsschutz gewähren zu müssen. Nach Ansicht der Revision hätte der Klage insoweit stattgegeben werden müssen, weil der Beklagte gegenüber dem Fahrer nicht nach § 25 Abs. 1 VVG leistungsfrei geworden sei. Der Anspruch auf Versicherungsschutz für den Fahrer sei für den Kläger wegen seiner Ausgleichs- und Rückgriffsansprüche von Bedeutung.

Die Rüge ist verfehlt. Dabei kann dahinstehen, ob der Versicherungsnehmer berechtigt ist, den Anspruch des mitversicherten Fahrers auf Versicherungsschutz ohne dessen Einverständnis geltend zu machen und der versicherte Fahrer hier Versicherungsschutz zu beanspruchen hat. Denn über einen etwaigen Anspruch des Fahrers konnte in dem anhängigen Rechtsstreit nur entschieden werden, wenn der Kläger den Anspruch geltend gemacht hätte. Das aber ist eindeutig nicht geschehen. Denn der Klageantrag ging von Anfang an nur darauf "festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Versicherungsschutz wegen des Unfalls vom zu gewähren".

V. Nach alledem erweist sich die Revision des Klägers als unbegründet; sie ist daher zurückzuweisen.

Die Kosten der ohne Erfolg eingelegten Revision fal-

len nach § 97 Abs. 1 ZPO dem Kläger zur Last.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Bukow Dr.Schulze Fleck