

2385 037

54

Für das Nachschlagewerk und die Amtliche Sammlung !

Gesetz: AKB § 2, VVG § 23 ff.

Rechtssatz: Der Haftpflichtversicherer kann den Versicherungsschutz nicht deshalb ablehnen, weil das zu einer einmaligen Fahrt benutzte Kraftfahrzeug noch nicht zum Verkehr zugelassen war.

Aktenzeichen: II ZR 29/50

Urteil vom 27. Juni 1951

OLG Celle

II ZR 29 50

Verkündet
laut Protokoll
am 27. Juni 1951
Braun, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle.

I M N A M E N D E S V O L K E S

In dem Rechtsstreit

der A. [REDACTED] A. [REDACTED] Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand in [REDACTED], [REDACTED] str. [REDACTED], und durch ihre Direktionsverwaltungsstelle in [REDACTED], am S. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

g e g e n

den Kraftfahrer Heinrich B. [REDACTED] in C. [REDACTED], S. [REDACTED] strasse,

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1951 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Canter als Vorsitzenden und der Bundesrichter Dr. Drost, Dr. Selowsky, Dr. Haidinger, Dr. Benkard

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle vom 22. Mai 1950 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

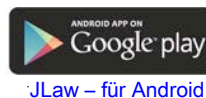
Tatbestand:

Der Kläger beantragte am 26. November 1946 bei dem Vermittlungsagenten L. der Beklagten für sein DKW-Motorrad den Abschluß einer Haftpflichtversicherung mit Versicherungsbeginn ab 1. Dezember 1946. Er legte dem L. für das Motorrad, das er aus Wehrmachtsbeständen erworben hatte, einen Kraftfahrzeugbrief vor, der ihm am 13. Juni 1946 erteilt worden war, nachdem die technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr auf Grund einer vorgenommenen Prüfung bescheinigt hatte, daß das Fahrzeug den gesetzlichen Anforderungen entspreche und daß seiner Zulassung zum Verkehr auf öffentlichen Wegen technische Bedenken nicht entgegenstünden. In dem Kraftfahrzeugbrief war die Nr I S 10 533 eingetragen, unter der das Fahrzeug registriert war. Das für die Zulässigkeit zum Verkehr erforderliche amtliche Kennzeichen mit dem Unterscheidungszeichen L. hatte der Kläger für das DKW-Rad noch nicht erhalten. Der Agent L. erteilte ihm am 26. November 1946 eine vorläufige Deklungszusage ab 27. November 1946. Am 27. November 1946 unternahm der Kläger zusammen mit dem Arbeiter H. auf dem DKW-Rad, an dem er das dem Zündapp-Kraftrad des H. zugeteilte L.-Kennzeichen angebracht hatte, eine Fahrt von Celle nach Hannover. Hierbei erlitt er durch einen Zusammenstoß mit einem LKW einen Unfall, bei dem er und sein Mitfahrer H. schwer verletzt wurden. In dem von ihm gegen den Halter und Fahrer des LKW, P., geführten Schadensersatzprozeß wurde durch rechtskräftiges Urteil festgestellt, daß der Kläger 2/5 und P. 3/5 des aus dem Unfall entstandenen Schadens zu tragen habe.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



[JLaw - Gesetze und Urteile](#)
(mobile App)
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile



JLaw - für Android



JLaw - für iOS

Der Kläger begehrt nunmehr die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, ihn von allen Haftpflichtansprüchen aus dem Unfall freizustellen. Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie meint, daß der Kläger, der nach seinem Versicherungsantrag selbst nur Versicherungsschutz ab 1. Dezember 1946 begehrt habe, nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt vorläufige Deckung habe zugesichert erhalten sollen. Der Versicherungsschutz entfalle auch deshalb, weil für das Motorrad zur Zeit des Unfalls ein amtliches Kennzeichen mit dem damals vorgeschriebenen Unterscheidungszeichen I nicht zugeteilt und es damit noch nicht zum Verkehr zugelassen gewesen sei. Schließlich ficht die Beklagte den Versicherungsvertrag wegen arglistiger Täuschung an, weil der Kläger dem Agenten L seine Absicht verheimlicht habe, mit dem noch nicht zugelassenen Motorrad unter Verwendung eines anderen amtlichen Kennzeichens zu fahren. Der Kläger behauptet, der Leiter des Strassenverkehrsamts habe ihm bereits am 25. November 1946 endgültig zugesichert, daß ihm das bisher für das Krafttrad des H ausgegebene amtliche I-Kennzeichen zugeteilt werde, weil H sein Motorrad habe stilllegen wollen.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Nach der rechtlich bedenkenfreien, auch von der Revision nicht angegriffenen Feststellung des Berufungsgerichts hatte der Agent L Vollmacht, die dem Kläger gegebene vorläufige Deckungszusage für die Beklagte

zu erteilen. Diese muß sie deshalb gegen sich gelten lassen. Die Revision zieht die Rechtswirksamkeit der Deckungszusage zu Unrecht deshalb in Zweifel, weil sie bereits mit Wirkung ab 27. November 1946 erteilt war, während der Kläger in seinem Antrag auf Abschluß der Kraftfahrversicherung als Versicherungsbeginn den 1. Dezember 1946 angegeben hatte. Hierin liegt entgegen der Auffassung der Revision keineswegs ein Widerspruch in sich. Der Antrag des Klägers, den Versicherungsbeginn auf den 1. Dezember 1946 festzulegen, bezog sich unzweideutig nur auf den endgültigen Versicherungsvertrag, den sein Antrag zum Gegenstand hatte. Damit wurde nicht die Möglichkeit ausgeschlossen, die vorläufige Deckungszusage entsprechend dem Wunsch des Klägers schon mit Wirkung von einem früheren Zeitpunkt ab zu geben, wie dies in dem Antragsformular ja auch vorgesehen ist. Die vorläufige Deckungszusage bedeutet nicht etwa eine Verschiebung des Beginns des endgültigen Versicherungsvertrags, sondern stellt, wie der erkennende Senat bereits in dem Urteil vom 31. Januar 1951 (VersR 51, 114) im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts ausgeführt hat, rechtlich einen vom endgültigen Versicherungsvertrag losgelösten, selbständigen Vertrag dar, der dem Versicherungsnehmer bis zu dem Abschluß oder der Ablehnung des endgültigen Vertrages Versicherungsschutz auch dann gewährt, wenn der Versicherer den Abschluß des endgültigen Vertrages verweigert. Das Wesen der vorläufigen Deckungszusage liegt hiernach gerade darin, daß sie eine Haftung des Versicherers schon vor dem Beginn des eigentlichen Versicherungsvertrags und unabhängig von

ihm begründet. Hieran ändert auch die im Versicherungsgewerbe verbreitete Übung nichts, im Versicherungsschein die Zeit der vorläufigen Deckung formell in die Versicherungszeit einzubeziehen, um die Berechnung einer besonderen Prämie für beide Rechtsverhältnisse zu vermeiden (RGZ 113, 152; 114, 321). Wird hiervon, wie im vorliegenden Fall, abgesehen, so entspricht dies auch in formeller Hinsicht nur der rechtlichen Selbständigkeit des durch die vorläufige Deckungszusage begründeten Rechtsverhältnisses. Hiernach bestehen gegen die Rechtswirksamkeit der bereits mit Wirkung vom 27. November 1946 erteilten Deckungszusage keine Bedenken.

II. Bei Beurteilung der Frage, welche rechtliche Bedeutung der Tatsache beizumessen ist, daß der Kläger bei der Unglücksfahrt ein Kraftfahrzeug benutzte, für das ihm noch kein amtliches Kennzeichen zugeteilt war, geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß nach §§ 18, 23 StVZO zur Zulassung eines Kraftfahrzeuges nicht nur die Betriebserlaubnis, sondern auch die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens gehört. Die Zulassung ist erst vollzogen, wenn die Mitteilung über die Kennzeichnung dem Eigentümer zugegangen ist (Müller StVR 16. Aufl § 1 KFG Anm D II c und g). Eine solche Mitteilung über die Zuweisung eines amtlichen Kennzeichens mit dem damals für den dortigen Bezirk vorgeschriebenen Unterscheidungszeichen "I" hatte der Kläger unstreitig nicht erhalten. Infolgedessen war sein Kraftrad auch trotz der unstreitig bereits erteilten Betriebserlaubnis noch nicht zum Verkehr zugelassen und der Kläger machte sich daher dadurch, daß er es gleichwohl auf öffentlichen Wegen in Betrieb nahm,

eines Vergehens nach § 23 KFG schuldig. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, wird jedoch hierdurch die Verpflichtung der Beklagten zur Gewährung des Versicherungsschutzes nicht berührt.

1. In § 2 Ziff 2 b AKB ist zwar bestimmt, daß der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei wird, wenn der Fahrer des Fahrzeuges bei Eintritt des Versicherungsfalles nicht die vorgeschriebene "Fahrerlaubnis" hat. Das Berufungsgericht meint, daß sich diese Vorschrift nur auf den Führerschein, nicht aber auch auf die Benutzung eines zum Verkehr noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeuges beziehe. Hiergegen wendet die Revision ein, daß der Begriff der Fahrerlaubnis auch die Berechtigung zur Benutzung des Kraftfahrzeuges umfasse, § 2 AKB also auch voraussetze, daß das in Betrieb genommene Fahrzeug zum Verkehr zugelassen sei. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Sie beruht auf einer unzulässigen Vermengung der Begriffe "Fahrerlaubnis" und "Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr". Der in § 2 Ziff 2 b AKB gewählte Ausdruck "Fahrerlaubnis" ist ein gesetzestechnisch in § 2 KFG und § 4 StVZO genau festgelegter Begriff und bedeutet die auf Grund des KFG erteilte behördliche Ermächtigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges der in Frage kommenden Art (Küller aaO § 4 StVZO Arm 6). Die hierüber erlassenen Vorschriften haben die an den Führer eines Kraftfahrzeuges zu stellenden persönlichen Voraussetzungen zum Gegenstand (Küller Vorben vor § 1 KFG). Hiervon sind die in § 1 KFG und § 18 StVZO erlassenen Vorschriften über die Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr, die die an das Fahrzeug zu stellenden sachlichen Voraussetzungen regeln, rechtlich

scharf zu trennen. Die Verletzung beider Normengruppen ist auch strafrechtlich in den §§ 23 und 24 KFG gesondert unter Strafandrohung gestellt. Nimmt ein Kraftfahrer, der den erforderlichen Führerschein hat, ein noch nicht zum Verkehr zugelassenes Kraftfahrzeug in Betrieb, so verletzt er damit nicht die Vorschriften über das Erfordernis einer Fahrerlaubnis (§ 2 KFG, § 4 StVZO) und macht sich auch nicht nach § 24 KFG strafbar, sondern er verstößt lediglich gegen die unter den Strafschutz des § 23 KFG gestellten Bestimmungen des § 1 KFG und § 18 StVZO über die Notwendigkeit der behördlichen Zulassung von Kraftfahrzeugen zum öffentlichen Verkehr. Demzufolge kann in einem solchen Verhalten auch kein Verstoß gegen die Fahrerlaubnisklausel des § 2 Ziff 2 b AKB gesehen werden. Die Revision kann sich zur Begründung ihrer gegenteiligen Auffassung auch nicht auf die Bemerkung von Prölss (VVG 6. Aufl § 2 AKB Anm 4 B) berufen, daß unter "Fahrerlaubnis" nicht nur der Führerschein, sondern alle Urkunden zu verstehen seien, "die zur Führung gerade dieses Kraftwagens befugen". Mit dieser Erläuterung wird lediglich die auch sonst im Schrifttum herrschende Meinung zum Ausdruck gebracht, daß zur Fahrerlaubnis nicht nur der Führerschein notwendig ist, sondern auch eine für die Lenkung von Fahrzeugen der benutzten Art etwa sonst noch erforderliche behördliche Berechtigung, wie z.B. der Internationale Führerschein oder der nach der VO vom 12. Februar 1939 für das Fahren von Omnibussen, Lastwagen mit Personenbeförderung oder Droschken notwendige zusätzliche Berechtigungsschein (vgl die mit dem Reichsaufsichtsamt

abgestimmten Darlegungen der Wirtschaftsgruppe Kraftfahrtversicherung zu den AKB, abgedruckt bei Fromm, Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter S 239 und 191; v.Gierke, VersR II, 324; Schmidt-Tügler, RechtdKFZ-Versicherers S 52; Büschelrath, Betrachtungen zum neuen Bedingungsrecht der KFZ-Haftpflichtversicherung S 51; Pienitz AKB S 55). Auch diese erweiternde Auslegung des Begriffs der Fahrerlaubnis bezieht sich hiernach nur auf die behördlichen Berechtigungen, die dem Fahrer nach Erfüllung der notwendigen persönlichen Voraussetzungen zur Lenkung von Fahrzeugen der betreffenden Art erteilt sein müssen, umfasst aber entgegen der Meinung der Revision nicht auch das Erfordernis, daß das benutzte Fahrzeug auf Grund der für dieses vorgeschriebenen sachlichen Voraussetzungen zum Verkehr zugelassen sein muß. § 2 Ziff 2 b AKB hat in gleicher Weise, wie die in § 3 Ziff 2 der früheren Kraftfahrzeugversicherungsbedingungen enthaltene Führerscheinsabrede, zur den Zweck, Sicherheit dafür zu geben, daß der Fahrer die Fähigkeiten und Eigenschaften besitzt, deren Nachweis von der Behörde für die Erteilung der Fahrerlaubnis verlangt wird (RGZ 165, 54 [60]; Güldt Rechtd KraftF 49, 9). Im Gegensatz zu den strengen Anforderungen in Bezug auf den Besitz der Fahrerlaubnis haben die Versicherer dagegen keine Bestimmung für den Fall getroffen, daß das benutzte Kraftfahrzeug selbst noch nicht behördlich zum Verkehr zugelassen ist (Harm RechtdKraftF 30, 257 und 271). Auch in den AKB sind solche nicht enthalten. Wenn aber die Leistungspflicht des Versicherers von der behördlichen Zulassung des Kraftfahrzeugs zum Verkehr hätte abhängig gemacht werden sollen, so hätte

dieses Erfordernis ebenso, wie bei der Fahrerlaubnis, besonders aufgestellt werden müssen (RG in Deutsches Autorecht 1929, 142). § 2 AKB gibt hiernach der Beklagten nicht das Recht, den begehrten Versicherungsschutz deshalb zu verweigern, weil das Krafttrad des Klägers nicht zum Verkehr zugelassen war.

2. An dieser Rechtslage ändert auch der Umstand nichts, daß sich der Kläger durch die Benutzung des noch nicht zugelassenen Krafttrades eines Vergehens nach § 23 KFG schuldig gemacht hatte und daß sich der Unfall bei Ausführung dieses Vergehens ereignet hatte. Dieser Tatbestand hätte nach § 17 Ziff. 3 a AKB nur für die Unfallversicherung einen Haftungsausschluß der Beklagten begründet. Dagegen läßt er nach den Versicherungsbedingungen die Leistungspflicht der Beklagten aus der Haftpflichtversicherung unberührt.

3. Ebensowenig wie aus den Versicherungsbedingungen läßt sich aus den gesetzlichen Vorschriften über die Gefährerhöhung (§ 23 VVG) ein Recht der Beklagten zur Verweigerung des Versicherungsschutzes herleiten. Diese Bestimmungen sind allerdings grundsätzlich auch auf die KFZ-Haftpflichtversicherung anwendbar. An diesem vom Reichsgericht (RGZ 150, 48) zur Zeit der Geltung der früheren Versicherungsbedingungen aufgestellten Grundsatz hat sich auch durch die Einführung der AKB nichts geändert (vgl. Prölss § 23 Ann 2; Schmidt-Tüngler S 58; Hüschelrath S 51). Wie der erkennende Senat bereits in dem Urteil vom 14. Februar 1951 (EGH 1, 159) entschieden hat, wäre für eine Anwendung der Vorschriften über die Gefährerhöhung nur dann kein Raum mehr, wenn es sich um

einen unter § 2 AKB fallenden Tatbestand handeln würde. Dies ist hier aber aus den bereits dargelegten Gründen nicht der Fall.

Das Berufungsgericht verneint jedoch im vorliegenden Fall eine Gefahrerhöhung deshalb, weil für das Kraft-
rad die nach § 18 der StVZO erforderliche Betriebserlaub-
nis bereits erteilt gewesen sei und weil die darüber hin-
aus weiter erforderliche amtliche Kernzeichnung nur for-
melle Bedeutung gehabt habe und auf die Gefahrenlage ohne
Einfluss gewesen sei. Demgegenüber weist die Revision dar-
auf hin, daß die Betriebserlaubnis bereits im Mai 1946
ausgesprochen worden war, und daß das Krafttrad vor der
Unglücksfahrt noch nicht am Strassenverkehr teilgenommen
hatte. Sie meint, es habe hiernach keine Gewähr dafür
vorgelegen, daß es auch noch zur Zeit des Unfalls am 27.
November 1946 fahrtüchtig gewesen sei. Dieser Einwand
ist schon deshalb unbeachtlich, weil die Beklagte in den
Tatsacheninstanzen selbst nicht behauptet hat, daß das
Krafttrad des Klägers zur Zeit des Unfalls tatsächlich
nicht mehr die erforderliche Verkehrssicherheit gehabt
habe. Es hätte also auch bei einer amtlichen Zuteilung
des Kernzeichens kein Anlass bestanden, dem Kläger die
nach § 19 Abs 2 StVZO grundsätzlich bis zur endgültigen
Ausserbetriebsetzung des Fahrzeugs wirksame Betriebser-
laubnis wieder zu entziehen.

Das Berufungsgericht meint weiter, die allgemeine
Lebenserfahrung rechtfertige auch nicht die Annahme, daß
die Benutzung eines noch nicht zum Verkehr zugelassenen
Kraftfahrzeugs den Fahrer unsicher mache und dadurch das
Risiko erhöhe. Ob sich eine solche Feststellung in dieser

Allgemeinheit aufrechterhalten läßt, erscheint nicht unzweifelhaft. Indessen kann diese Frage im vorliegenden Fall unentschieden bleiben, weil hier die Annahme einer Gefährerhöhung schon daran scheitert, daß die einmalige Benutzung des noch nicht zugelassenen Fahrzeuges zu einer Fahrt von vornherein nicht geeignet war, einen für eine gewisse Zeit andauernden Zustand einer erhöhten Gefahr zu schaffen. Wie der erkennende Senat bereits in dem Urteil vom 10. Januar 1951 (VersR 1951, 67) im Anschluß an die Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 150, 48; 156, 113) dargelegt hat, setzt der Begriff der Gefährerhöhung einen gewissen Dauerzustand voraus, so daß einmalige, in ihrer Wirkung nicht fortdauernde Gefährdungshandlungen grundsätzlich nicht als Gefährerhöhung angesehen werden können. Dies ergibt sich schon aus ^{der} bei der Gefährerhöhung vorgesehenen Anzeigepflicht, die naturgemäß die Schaffung eines Zustandes von einer gewissen Dauer bedingt (OLG Hamm in VA 24, 138). Vor allem aber nötigen die Vorschriften über die Herbeiführung des Versicherungsfalls (insbesondere die §§ 61, 152 VVG) dazu, einmalige, nicht für längere Zeit fortdauernde Gefährdungshandlungen von der Regelung über die Gefährerhöhung auszunehmen. Andernfalls würde nämlich jede Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherungsnehmer zugleich eine Gefährerhöhung enthalten und damit würden die §§ 61, 152 VVG, die die Leistung des Versicherers an sehr viel strengere Voraussetzungen knüpfen, als die Bestimmungen über die Gefährerhöhung, in weitem Umfang bedeutungslos werden (so auch Raiser ATVB 2. Aufl § 6 Anm 9; Bruck VVG § 61 Anm 4). Die hiernach

notwendige Abgrenzung der Tatbestände der Gefahrerhöhung mit nachfolgendem Versicherungsfall und der Herbeiführung des Versicherungsfalles kann nur so vorgenommen werden, daß als Gefahrerhöhung lediglich solche Gefährdungsvorgänge angesehen werden, die nicht die Gefahr als solche schon alsbald verwirklichen, sondern einen neuen Gefahrenzustand schaffen, wobei dieser mindestens von der Dauer sein muß, daß er die Grundlage eines neuen, natürlichen Gefahrenverlaufs bilden kann und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell zu fördern geeignet ist. Hiervon kann im vorliegenden Fall bei der einmaligen Benutzung des noch nicht zugelassenen Krafttrades zu einer Fahrt, die alsbald zu dem haftungsbegründenden Unfall geführt hat, nicht gesprochen werden. Hätten sich die Versicherer von ihrer Leistungspflicht schon bei einer einmaligen Fahrt mit einem nicht zugelassenen Kraftfahrzeug freihalten wollen, so hätten sie dies durch die Aufnahme einer der Fahrerlaubnis Klausel entsprechenden Bestimmung in den Versicherungsbedingungen tun müssen. Nachdem dies aber nicht geschehen ist, hat die Beklagte für die Gefahr, die durch einen solchen einmaligen Vorgang alsbald verwirklicht wird, einzustehen.

III. Die von der Beklagten erklärte Anfechtung der vorläufigen Deckungszusage wegen arglistiger Täuschung hält das Berufungsgericht deshalb nicht für begründet, weil der Agent der Beklagten vom Kläger nicht getäuscht worden sei. Er habe gewußt, daß für das Krafttrad noch nicht das amtliche Kennzeichen mit dem Unterscheidungszeichen "L 10" zugewiesen gewesen sei und habe angenommen,

daß der Kläger das Fahrzeug ohne Zulassung ohnehin nicht benutzen dürfe. Überdies habe für die Erteilung der Deckungszusage nicht die Zulassung des Motorrads zum Verkehr, sondern nur die erteilte Betriebserlaubnis von Bedeutung sein können.

Diese Ausführungen greift die Revision mit der Begründung an, daß sich die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung schon deshalb rechtfertige, weil der Kläger dem Agenten I. [REDACTED] bei den Verhandlungen am 26. November 1946 seine schon damals vorhandene Absicht verschwiegen habe, am nächsten Tag mit dem Krafttrad ohne ein ihm zugeteiltes ^{amtliches} Kennzeichen, ja sogar mit einem ihm nicht zustehenden Zeichen, eine Fahrt zu unternehmen. Die Revision meint, daß der Agent bei Kenntnis dieser Absicht die Deckungszusage nicht erteilt hätte, da diese nur für die Benutzung eines zugelassenen Fahrzeuges Versicherungsschutz habe gewähren sollen. Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden. Dem Agenten I. [REDACTED] war nach seinen eigenen Angaben bereits bei den Verhandlungen vom 26. November 1946 bekannt, daß der Kläger mit seinem Motorrad am nächsten Tag eine Fahrt unternehmen wollte. Die am 27. November 1946 wirksame vorläufige Deckungszusage wurde ja gerade mit Rücksicht auf diese geplante Fahrt begehrt und erteilt. Darüber hinaus war dem I. [REDACTED] auch bekannt, daß für das Krafttrad des Klägers noch nicht das notwendige amtliche Kennzeichen mit der vorgeschriebenen I. [REDACTED]-Nummer zugeteilt war. Er konnte ferner nicht im Unklaren darüber sein, daß die Zuteilung des Kennzeichens auch nicht bis zum Antritt der Fahrt am nächsten Tag

nachgeholt werden konnte, zumal die Kennzeichnung nach §§ 23 Abs 1 e und 29 b StVZO davon abhing, daß der Zulassungsstelle die von ihm noch gar nicht abgeschickte Bestätigungskarte über den Abschluß einer Haftpflichtversicherung vorlag. Er wusste also, daß der Kläger die geplante Fahrt in einem Fahrzeug unternehmen wollte, das noch nicht zum Verkehr zugelassen war. Damit war er aber bereits über alle Umstände unterrichtet, die für seinen Entschluß über die Erteilung oder Versagung der Deckungszusage wesentlich sein konnten. Dagegen war die weitere Frage, ob der Kläger vorhatte, an seinem Motorrad für die Fahrt ein anderes, ihm nicht zustehendes Kennzeichen anzubringen oder den Mangel der Zulassung auf andere Weise zu verdecken, für die Erteilung der Deckungszusage ohne jede Bedeutung. Für den Kläger bestand deshalb auch kein Anlass, etwa von sich aus den Agenten hierüber zu unterrichten. Wenn sich dieser dafür interessiert hätte, wäre es seine Sache gewesen, danach zu fragen. Wenn er trotz der ihm bekannt gewordenen Tatsache von einer Erörterung der Zulassungsfrage absah, weil er sich sagte, daß der Kläger ohne polizeiliche Zulassung ja nicht würde fahren dürfen oder können, so war dies seine Sache. Jedenfalls kann bei dieser Sachlage nicht davon gesprochen werden, daß der Kläger den Agenten L. durch arglistige Täuschung zur Erteilung der Deckungszusage bestimmt habe.

IV. Die weiteren Feststellungen des Berufungsgerichts werden von der Revision nicht angegriffen und geben auch zu rechtlichen Bedenken keinen Anlass.

Die Revision der Beklagten war daher mit der Kosten-
folge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Canter Dr. Drost Dr. Selowsky

Dr. Haidinger Dr. Benkard