

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld

A. Problem und Ziel

Das mit dem Verlust eines nahestehenden Menschen verbundene Leid ist unermesslich. Selbst bei einer fremdverursachten Tötung steht nahen Angehörigen nach ständiger Rechtsprechung nur dann ein Schmerzensgeldanspruch gegen den Verantwortlichen zu, wenn sie eine eigene Gesundheitsbeschädigung im Sinne des § 823 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) erleiden. Dafür müssen psychische Beeinträchtigungen, wie von den nahen Angehörigen empfundene Trauer und Schmerz, medizinisch fassbar sein und über die gesundheitlichen Beeinträchtigungen hinausgehen, denen Hinterbliebene im Todesfall erfahrungsgemäß ausgesetzt sind (grundlegend: Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 11. Mai 1971 – VI ZR 78/70, BGHZ 56, 163, 165 f.; zuletzt: BGH, Urteil vom 10. Februar 2015 – VI ZR 8/14, NJW 2015, 2246, 2247). Abgesehen von diesem Schadenersatz bei sogenanntem Schockschaden kann zwar der Ersatz von materiellen Schäden wie Beerdigungskosten, entgangener Unterhalt sowie entgangene Dienste verlangt werden. Für ihr seelisches Leid erhalten die Hinterbliebenen jedoch bisher keine Entschädigung. Auch eigene Schmerzensgeldansprüche, die von den Hinterbliebenen als Rechtsnachfolger des Getöteten geltend gemacht werden könnten, hat der Getötete in der Regel nicht erworben. Tritt der Tod sofort durch die schädigende Handlung ein, verliert der Geschädigte in diesem Moment die für die Entstehung eines Schmerzensgeldanspruchs erforderliche Rechtsfähigkeit.

Hinterbliebene sollen künftig im Sinne einer Anerkennung ihres seelischen Leids wegen der Tötung eines ihnen besonders nahestehenden Menschen von dem hierfür Verantwortlichen eine Entschädigung verlangen können.

B. Lösung

Im Fall der fremdverursachten Tötung sieht der Gesetzentwurf für Hinterbliebene, die zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis standen, einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld für das zugefügte seelische Leid gegen den für die Tötung Verantwortlichen vor, der sowohl bei der Verschuldens- als auch bei der Gefährdungshaftung gewährt wird.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Es ist mit weiteren Kosten in Höhe von jährlich nicht mehr als 240 Mio. Euro für die Erfüllung von Ansprüchen auf Hinterbliebenengeld zu rechnen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 22. März 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der
als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld

Der Text des Gesetzentwurfs und der Begründung ist gleich lautend mit dem Text der Bundestagsdrucksache 18/11397.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld (NKR-Nr. 4007, BMJV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft Weitere Kosten:	jährlich rund 240 Millionen Euro
Verwaltung	keine Auswirkungen
Evaluierung	Das Regelungsvorhaben wird nach spätestens fünf Jahren evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen erreicht worden sind. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, wie sich die Kosten entwickelt haben. Die Evaluierung wird die Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen sowie nach der Akzeptanz und der Praktikabilität der Regelungen einschließen.
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben will das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) eine Änderung des Schadensersatzrechts im Falle fremdverschuldeten Todes naher Angehöriger vornehmen:

Nach derzeitiger Rechtslage kann neben dem Ersatz materiellen Schadens (z.B. entgangener Unterhalt) Ausgleich für das zugefügte Leid nur verlangt werden, wenn ein sog. Schockschaden vorliegt. Als Schockschaden gelten psychische Beeinträchtigungen, die medizinisch fassbar sind und über gesundheitliche Beeinträchtigungen hinausgehen, denen Hinterbliebene im Todesfall erfahrungsgemäß ausgesetzt sind.

Zukünftig soll den Hinterbliebenen auch unterhalb dieser Schwelle ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld zustehen, sofern sie zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis standen. Der Anspruch soll sowohl bei der Verschuldens- als auch bei der Gefährdungshaftung gewährt werden.

II.1. Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger/Verwaltung

Für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Bei der Versicherungswirtschaft ist das Regelungsvorhaben mit Personal- und Sachaufwand verbunden, den das BMJV auf der Grundlage der Verbandsanhörung nachvollziehbar als gering einschätzt.

II.2 Weitere Kosten

Die Versicherer werden jedoch mit weiteren Kosten in Höhe von rund 240 Millionen Euro jährlich belastet, die das Ressort auf der Grundlage höchstrichterlicher Rechtsprechung zum sog. Schockschaden sowie der Verbandsanhörung nachvollziehbar wie folgt ermittelt hat:

Der überwiegende Teil jährlicher Schadensfälle ist im Straßenverkehr (3.000) sowie bei medizinischer Behandlung (1.500) zu erwarten; ferner muss von 500 Tötungsdelikten und 1.000 weiteren haftungsauslösenden Todesfällen, darunter Gefährdungshaftung außerhalb des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle, ausgegangen werden. Bei der so geschätzten Gesamtzahl von 6.000 Schadensfällen und durchschnittlich vier Hinterbliebenen entstehen 24.000 Haftungsfälle.

Auf diese 24.000 Haftungsfälle hat das BMJV die durchschnittlich von den Gerichten für Schockschäden zugesprochene Entschädigungssumme (10.000 Euro) übertragen, sodass sich der Ansatz von 240 Millionen Euro ergibt.

II.3 Evaluierung

Das Regelungsvorhaben wird nach spätestens fünf Jahren evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen erreicht worden sind. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, wie sich die Kosten entwickelt haben. Die Evaluierung wird die Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen sowie nach der Akzeptanz und der Praktikabilität der Regelungen einschließen.

III. Votum

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Dr. Holtschneider
Berichterstatte

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu den Artikeln 1 bis 10

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob der Kreis der Anspruchsberechtigten abschließend durch Benennung des Kreises der Berechtigten im Gesetz geregelt werden könnte, anstelle ihn über das Merkmal des „besonderen persönlichen Näheverhältnisses“ zu bestimmen. Insoweit könnte auf den Kreis der in § 844 Absatz 3 Satz 2 BGB-E genannten Personen (Ehegatte, Lebenspartner, Elternteil oder Kind) zurückgegriffen und dieser Personenkreis etwa um Partner einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft und Geschwister erweitert werden.

Begründung:

Eine abstrakte Regelung, die den Kreis der Anspruchsberechtigten über das Merkmal des „besonderen persönlichen Näheverhältnisses“ definiert, hat zwar den Vorzug, die Vielfalt der Lebensverhältnisse gut zu erfassen. Die insoweit praktisch besonders relevanten Partner nichtehelicher Lebensgemeinschaften sowie gegebenenfalls Geschwister könnten aber auch durch eine konkretere Regelung erfasst werden. Gegen die beabsichtigte Regelung sprechen gewichtige Argumente.

Durch die abstrakte Regelung würde der potenzielle Kreis der Anspruchsberechtigten sehr weit gefasst. Gerade wenn nicht die nächsten Angehörigen klagen, sondern etwa Freunde und entferntere Verwandte, dürfte es in zahlreichen Fällen zu umfangreichen Beweisaufnahmen kommen, in denen äußerst persönliche Lebensumstände des Getöteten im Detail aufgeklärt werden müssten.

Zielsetzung des Gesetzes ist, Hinterbliebene in die Lage zu versetzen, ihre durch den Verlust des besonders nahestehenden Menschen verursachte Trauer und ihr seelisches Leid zu lindern (vgl. den Allgemeinen Teil der Begründung des Gesetzentwurfs unter A. I., vierter Absatz am Ende). Eine solche Befriedungsfunktion könnte möglicherweise durch Prozesse, in denen regelmäßig umfangreiche Beweisaufnahmen zwecks Aufklärung des Näheverhältnisses durchgeführt werden, gefährdet werden. So erscheinen Fälle denkbar, in denen mehrere Kläger aus dem Freundes- und Verwandtenkreis des Getöteten Hinterbliebenengeld einklagen und bei denen nach Beweisaufnahmen, die tief in die persönlichen Verhältnisse des Getöteten eindringen, nur für einen Teil der Kläger das besondere persönliche Näheverhältnis bejaht wird. Diejenigen Personen, bei denen das besondere persönliche Näheverhältnis nach Beweisaufnahme verneint wird, könnten sich zurückgesetzt fühlen. Zudem dürften derartige Beweisaufnahmen für die Hinterbliebenen per se eine nicht zu unterschätzende Belastung darstellen. Derartige Prozesse dürften im Hinblick auf den angestrebten Zweck, das Leid der Hinterbliebenen zu lindern, jedenfalls problematisch sein.

Hinzu kommt, dass solche Verfahren zu einem erheblichen Aufwand für die Gerichte führen würden, da diese gegebenenfalls für einen großen Kreis von Klägern mit hohem Aufwand an Zeugenbeweiserhebungen sehr persönliche Sachverhalte aufklären müssten.

Dies spricht dafür, den Kreis der Anspruchsberechtigten bereits klar und eindeutig im Gesetz festzulegen. Sinnvoll erscheint es dabei, den Kreis der Anspruchsberechtigten auf diejenigen zu begrenzen, für die im Gesetzentwurf der Bundesregierung in § 844 Absatz 3 Satz 2 BGB-E die Vermutungsregelung vorgeschlagen wird (nämlich Ehegatte, Lebenspartner, Elternteil oder Kind) und diesen Kreis maßvoll zu erweitern, insbesondere um Partner nichtehelicher Lebensgemeinschaften und Geschwister (gegebenenfalls begrenzt auf minderjährige Geschwister oder solche, die in einem gemeinsamen Haushalt gelebt hatten). Damit wären die wesentlichen Konstellationen von Betroffenen, die unter dem Tod des Angehörigen besonders zu leiden haben, erfasst und die oben dargestellten Probleme würden vermieden.

2. Zu Artikel 8 Nummer 2 – neu – (§ 17 Absatz 5 – neu – StVG),
Artikel 8a – neu – (§ 78 Absatz 2a – neu – VVG)

a) Artikel 8 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 8

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 10 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) ... <wie Vorlage>„

2. Dem § 17 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Wird ein Schaden durch ein Gespann bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem oder mehreren Anhängern verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hat im Verhältnis der Halter zueinander der Halter des Kraftfahrzeugs den Schaden zu tragen, soweit sich nicht durch den Anhänger eine höhere Gefahr verwirklicht hat als durch das Zugfahrzeug allein. Das Ziehen des Anhängers erhöht im Regelfall nicht die Gefahr.“

b) Nach Artikel 8 ist folgender Artikel 8a einzufügen:

„Artikel 8a

Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes

In § 78 des Versicherungsvertragsgesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Wird im Straßenverkehr ein Schaden durch ein Gespann bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem oder mehreren Anhängern verursacht, trägt im Rahmen der Haftung des Fahrers, wenn dieser sowohl vom Versicherer des ziehenden Kraftfahrzeugs als auch von dem des oder der Anhänger Versicherungsschutz hat, der Versicherer des ziehenden Kraftfahrzeugs den Schaden. Im Rahmen der Haftung des oder der Halter des ziehenden Kraftfahrzeugs und des oder der Anhänger, trägt ebenfalls der Versicherer des ziehenden Kraftfahrzeugs den Schaden. Satz 1 und 2 gelten nur, soweit sich nicht durch den Anhänger eine höhere Gefahr verwirklicht hat als durch das Zugfahrzeug allein. Diese Regelung kann nicht zum Nachteil des Geschädigten geltend gemacht werden.“

Begründung:

a) Allgemeines

Die Gesetzesänderungen im Schadensrecht, insbesondere im Straßenverkehrsgesetz, zur Einführung eines Hinterbliebenengeldes sollten zum Anlass genommen werden, eine weitere rechtliche Unzulänglichkeit zu beseitigen.

Seit Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 zum 1. August 2002 (BGBl. I S. 2674) erstreckt sich die Gefährdungshaftung im Straßenverkehr gemäß § 7 Absatz 1 StVG auch auf den Halter eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden. Auch in die Vorschriften des § 17 StVG (Ausgleich bei Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge) und des § 18 StVG (Verschuldenshaftung des Fahrzeugführers) wurden derartige Anhänger aufgenommen.

Der Begriff „Anhängers“ umfasst dabei alle hinter Kraftfahrzeugen mitgeführten Fahrzeuge, mit Ausnahme von betriebsunfähigen Fahrzeugen, die abgeschleppt werden. Somit unterliegen die Halter aller Kfz-Anhängers, ob mit einem Kfz verbunden oder nicht, der Gefährdungshaftung; dies gilt auch für

Anhänger, die nach § 2 Absatz 1 Nummer 6c PflVG in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Nummer 2 FZV nicht der Versicherungspflicht unterliegen wie zum Beispiel Pferdesportanhänger und Sportbootstrailer (vgl. Burmann in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 7 StVG, Rn. 4).

Kommt es zu einem Unfall unter Beteiligung eines Gespanns aus Kraftfahrzeug und Anhänger, haften die jeweiligen Halter und der Führer des Gespanns im Außenverhältnis gegenüber geschädigten Dritten gemäß § 7 Absatz 1 StVG und § 426 Absatz 1 BGB (i. V. m. § 18 Absatz 1 StVG) als Gesamtschuldner. Die Haftung des Anhängerhalters ist nicht subsidiär gegenüber der Haftung des Kraftfahrzeughalters, sodass der geschädigte Dritte seinen Ausgleichsanspruch in voller Höhe alternativ gegen einen der beiden Halter oder den Fahrer geltend machen kann.

Gemäß § 115 VVG (§ 3 Nummer 1 PflVG a. F.) kann der Dritte auch direkt einen der Versicherer in Anspruch nehmen. Da der Führer des Gespanns sowohl in der Kfz-Haftpflichtversicherung als auch in der Anhängerversicherung regelmäßig mitversichert ist, kann der geschädigte Dritte hier zwischen einer Inanspruchnahme von zwei Versicherern wählen, die gemäß § 78 Absatz 1 VVG (§ 59 Absatz 1 VVG a. F.) aufgrund des Vorliegens einer sogenannten Mehrfach- oder Doppelversicherung ebenfalls Gesamtschuldner sind.

Für den Ausgleich der Schuldner im Innenverhältnis bestimmt § 426 Absatz 1 BGB, dass Gesamtschuldner grundsätzlich zu gleichen Teilen verpflichtet sind, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Die anderweitige Bestimmung des § 17 Absatz 1 StVG, die im Innenverhältnis der Halter unterschiedlicher Fahrzeuge eine Quotelung je nach Verursachungsbeitrag vorsieht und gemäß § 17 Absatz 4 StVG auch für Anhänger gilt, ist im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da es sich nicht um zwei voneinander getrennte den Schaden herbeiführende Kraftfahrzeuge oder Anhänger handelt. Jedoch werden auch außerhalb des § 17 Absatz 1 StVG im Rahmen der Frage, ob „ein anderes bestimmt“ ist, unter Zugrundelegung der Wertung des § 254 BGB die jeweiligen Verursachungsbeiträge als Maßstab für die Quotelung im Innenverhältnis herangezogen. Für die Konstellation des Unfalls eines Gespanns aus Zugfahrzeug und Anhänger ist zwar zu bedenken, dass der Führer des Gespanns sowohl Führer des Zugfahrzeugs als auch Führer des Anhängers ist; da allerdings sämtliche technischen Fahrvorgänge im Zugfahrzeug durchgeführt werden, liegt es bei Berücksichtigung der Verursachungsbeiträge des jeweiligen Gespannteils nahe, den Halter des Anhängers im Regelfall gegenüber dem Halter des Fahrzeugs im Innenverhältnis freizustellen.

Hierfür sieht der BGH (vgl. Urteil vom 27. Oktober 2010 – IV ZR 279/08) jedoch keinen Raum, sondern zieht für den Ausgleich zwischen den Versicherern die Vorschrift des § 59 Absatz 2 VVG a. F. (jetzt § 78 Absatz 2 VVG) heran, die für den Fall der Doppel- oder Mehrfachversicherung und der vollständigen Abdeckung des entstandenen Schadens durch beide Versicherungsverträge ohne Berücksichtigung der jeweiligen Verursachungsbeiträge eine hälftige Schadenstragung im Innenverhältnis vorsieht. Eine anderweitige Quotelung komme nicht in Betracht, da ein etwaiges Fehlverhalten des Kfz-Fahrers auch zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr des Anhängers geführt habe, weil der Kfz-Fahrer zugleich Fahrer des Anhängers gewesen sei. Der Feststellung eines konkreten eigenständigen Ursachenbeitrags des Anhängers bedürfe es nicht. Die Haftung des Anhängerhalters sei auf Grund der Einführung von dessen eigenständiger Gefährdungshaftung durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensrechtlicher Vorschriften nicht subsidiär. Da sich der geschuldete Versicherungsschutz jeweils auf die Deckung des gesamten Unfallschadens erstrecke, ordne § 59 Absatz 2 VVG a. F. (jetzt: § 78 Absatz 2 VVG) eine hälftige Teilung im Innenverhältnis an. Aus den §§ 17, 18 StVG ergebe sich nichts anderes. Zwar habe der Gesetzgeber ausweislich der Begründung des Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 742/01, Seite 70) beabsichtigt, die Haftungsquotelung zwischen Kfz-Halter und Anhängerhalter gemäß den Regeln für zwei getrennte, den Schaden herbeiführende Kraftfahrzeuge im Sinne des § 17 StVG zu regeln. Dies sei jedoch weder haftungs- noch versicherungsrechtlich möglich, da zwischen Halter und Fahrer desselben Fahrzeuges eine Haftungseinheit („Personalunion“) bestehe, die unterschiedliche Haftungsquoten zwischen beiden verbiete. Ein etwaiges Fehlverhalten des Fahrers müsse daher auch der Anhängerhaftung zugerechnet werden.

Die vom BGH vorgenommene hälftige Teilung ist kritisch zu sehen, da vom motorbetriebenen Zugfahrzeug unstreitig eine größere Betriebsgefahr als vom (nicht-motorisierten) Anhänger ausgeht und ein sachlicher Grund für die hälftige Mithaftung des Anhängerhalters und dessen Versicherung daher nicht besteht. Lediglich in Fallkonstellationen, in denen sich bei dem Unfall ein spezifisches Anhängerrisiko verwirklicht (Beispiel: der Anhänger löst sich vom Zugfahrzeug und verursacht dadurch einen Schaden an einem hinter dem Gespann fahrenden Auto) oder in denen ein Rückgriff auf den Halter der Zugmaschine oder dessen Versicherer nicht möglich ist (Beispiel: das Kennzeichen des Zugfahrzeugs konnte nicht erkannt und kann nicht ermittelt werden; der Anspruch gegen den Halter des Zugfahrzeugs oder dessen Versicherer ist nicht durchsetzbar, da dieser insolvent ist), ist eine Haftung des Anhängerhalters oder dessen Versicherers angemessen. Dies entspricht auch der Auffassung und dem Willen des Gesetzgebers, wie er in der vom BGH aufgegriffenen Begründung des Gesetzentwurfs (vgl. BR-Drucksache 742/01, Seite 70) zu Tage tritt.

Eine hälftige Abwälzung der Haftung auf den Anhängerhalter ist auch aus wirtschaftlicher Perspektive nicht tragfähig. Ein Anhänger trägt ein deutlich geringeres Risiko als eine Zugmaschine in sich. Die Entscheidung, einen Anhänger zu halten und gegebenenfalls zu vermieten, ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht von deutlich geringerem Gewicht, als die Entscheidung für die Haltung und Vermietung eines Kraftfahrzeugs. Die Verursachungsbeiträge in einem Gespann aus Kraftfahrzeug und Anhänger müssen berücksichtigt werden; eine Haftung des Anhängerhalters ist nur dann angemessen, wenn der Anhänger selbst einen Defekt aufweist.

Als Konsequenz der Entscheidung des BGH kann es zu einer deutlich höheren Haftung des Versicherers des Anhängerhalters kommen, als dies zuvor der Fall war. Dies hat nach Angaben von Betroffenen zu einer spürbaren Anhebung der Versicherungsprämien für die Anhängerversicherung geführt.

Es soll daher die Rechtslage von vor dem Urteil des BGH vom 27. Oktober 2010 wiederhergestellt werden, da diese im Ergebnis zu nicht sachgerechten Haftungsquoten und einer übermäßigen Belastung der Halter von Anhängern führt.

Dazu soll künftig im Rahmen der Gefährdungshaftung nach dem Straßenverkehrsgesetz bei sogenannten Gespannunfällen wieder eine Quotelung der Haftung der Versicherer von Zugmaschine und Anhänger nach den jeweiligen Verursachungsbeiträgen ermöglicht werden. Dies soll durch einen entsprechenden Ausgleich unter den Gesamtschuldern im Innenverhältnis und damit ohne Nachteile für die Geschädigten erfolgen. Zugleich soll – um der Argumentation des BGH, dass die Regelungen des StVG keine Abweichung von dem im VVG für den Fall einer Mehrfachversicherung vorgesehenen hälftigen Innenausgleich erlaube, entgegenzuwirken – die Rechtsfolge des § 78 Absatz 2 VVG für diese Fälle gesetzlich ausgeschlossen werden. Dies hat zur Folge, dass auch im Rahmen einer Verschuldenshaftung des Führers von Kraftfahrzeug und Anhänger eine quotenmäßige Aufteilung der Haftung der Versicherer beider Gespannteile im Innenverhältnis möglich ist.

b) Zu Buchstabe a (Artikel 8 Nummer 2 – neu –, § 17 Absatz 5 – neu – StVG)

Die Regelung stellt klar, dass eine Haftung des Halters des Anhängers im Innenverhältnis nicht in Betracht kommt, wenn sich in dem Schadensereignis ausschließlich die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs realisiert hat. Zugleich wird der Geschädigte nicht schlechter gestellt als nach der bisherigen Rechtslage, da der Halter des Anhängers im Außenverhältnis als Gesamtschuldner für den Schaden voll einzustehen hat (§ 421 BGB). Auch das Risiko, dass der Halter oder der Fahrer des Fahrzeugs nicht ermittelt werden können oder nicht ausreichend liquide sind, trifft den Halter des Anhängers oder dessen Versicherer, nicht aber den Geschädigten. Damit wird der bereits mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 gesetzgeberisch gewollte Zustand hinsichtlich der (im Innenverhältnis eingeschränkten) Haftung des Anhängerhalters hergestellt, ohne in die dadurch realisierte Besserstellung des Geschädigten einzugreifen (vgl. BR-Drucksache 742/01, Seite 69 f.). Die Ergänzung des § 17 StVG erfolgt in einem neuen Absatz 5, da durch den Verweis in Absatz 4 auch die Absätze 1 bis 3 auf Schadensereignisse, die durch ein Kraftfahrzeug und einen Anhänger verursacht wurden, anwendbar sind. Einer Folgeänderung von § 18 StVG bedarf es nicht, da § 18 Absatz 3 StVG umfassend auf § 17 StVG verweist. Die Beweislast hinsichtlich der für den Halter und Versicherer des Anhängers günstigen Rechtsfolgen tragen diese entsprechend den allgemeinen Grundsätzen.

c) Zu Buchstabe b (Artikel 8a – neu –, § 78 Absatz 2a – neu – VVG)

Die Regelung führt zwei Ergebnisse herbei: Zum einen soll sie eine Haftungsquotelung nach Verursachungsbeiträgen im Rahmen der Gefährdungshaftung des StVG auch versicherungsrechtlich ermöglichen (dies ist nach der Argumentation des BGH bislang nicht eindeutig der Fall). Zum anderen soll der Vorrang der Haftung des Versicherers des Kraftfahrzeugs gegenüber dem Versicherer des Anhängers im Innenverhältnis auch bei einer Haftung wegen Verschuldens des Fahrers gelten. Denn auch in diesem Fall soll der Versicherer des Anhängers nur haften, wenn das Schadensereignis (zumindest auch) in unmittelbarem und kausalem Zusammenhang mit dem Anhänger steht (dies wird man zum Beispiel nicht ohne weiteres annehmen können, wenn es zu einer Kollision der Fahrzeugvorderseite mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kommt). Ein Fehler des Fahrers soll sich daher im Innenverhältnis zwischen dem Halter des Kraftfahrzeugs und dem des Anhängers grundsätzlich nicht zu Lasten von Letzterem auswirken, sondern der Versicherer des Kraftfahrzeugs soll für vom Fahrer verursachte Schäden einstehen. Die Beweislast für diese für ihn günstigen Tatsachen trägt entsprechend den allgemeinen Regeln im Falle des Bestreitens der Versicherer des Anhängers. Auch diese Regelung darf sich aber nicht nachteilig für den Geschädigten auswirken und daher nur das Innenverhältnis zwischen den beteiligten Versicherern betreffen. Dies wird durch den vorgeschlagenen § 78 Absatz 2a Satz 4 VVG klargestellt.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Artikel 1 bis 10)

Die Bundesregierung hat der Prüfbitte des Bundesrates entsprochen. Sie hält allerdings aus folgenden Gründen an ihrem Gesetzentwurf fest, der die Anspruchsberechtigung an ein besonderes persönliches Näheverhältnis zwischen dem Getöteten und den Hinterbliebenen knüpft:

Es ist im Interesse der Einzelfallgerechtigkeit sachgerecht, die Anspruchsberechtigung an den Bestand eines besonderen persönlichen Näheverhältnisses zwischen dem Getöteten und den Hinterbliebenen zu knüpfen. Ein seelisches Leid, für das nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung eine angemessene Entschädigung in Geld gewährt werden soll, wird in der Regel nur derjenige Hinterbliebene empfinden, der in einem entsprechenden Verhältnis zum Getöteten gestanden hat. Dagegen birgt die bloß formale Anknüpfung an einen – wie auch immer spezifizierten – Verwandtschaftsgrad die Gefahr, dass auch diejenigen in den Genuss von Hinterbliebenengeld gelangen, die den Verlust des Getöteten nicht als seelisches Leid empfinden. Eine Regelung, die den Kreis der anspruchsberechtigten Hinterbliebenen abschließend benennt, wäre vor diesem Hintergrund nicht geeignet, die Vielfalt der insoweit denkbaren sozialen Beziehungen zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Bundesregierung trägt ihr Gesetzentwurf den Bedenken des Bundesrates auch bereits Rechnung. Der Bundesrat befürchtet umfangreiche Beweisaufnahmen zur Aufklärung des Näheverhältnisses, in deren Rahmen gegebenenfalls intime persönliche Lebensumstände zu offenbaren seien. Denn nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung wird zugunsten bestimmter Hinterbliebener ein besonderes persönliches Näheverhältnis gesetzlich vermutet, wenn der Getötete als Ehe- oder Lebenspartner, Elternteil oder Kind in familienrechtlicher Beziehung zu diesen gestanden hat. Dadurch wird regelmäßig vermieden, dass diese Hinterbliebenen ein Näheverhältnis vor Gericht darlegen und beweisen müssen.

**Zu Nummer 2 (Artikel 8 Nummer 2 – neu – – § 17 Absatz 5 – neu – StVG;
Artikel 8a – neu – – § 78 Absatz 2a – neu – VVG)**

Die Bundesregierung greift den Regelungsvorschlag des Bundesrates aus folgenden Gründen nicht auf:

Die Bundesregierung erkennt zwar an, dass die vom Bundesrat wiedergegebene Rechtslage zum Innenausgleich straßenverkehrsrechtlicher Drittschäden zwischen den Haltern der Fahrzeuge eines unfallbeteiligten Gespanns einer Korrektur bedarf. Auch teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesrates, dass im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander der Zugfahrzeughalter für Drittschäden nicht motorisierter Unfallbeteiligter verantwortlich sein soll, solange sich nicht im Unfall eine anhängerspezifische Gefahr verwirklicht hat. Aus Sicht der Bundesregierung wirft dieses Vorhaben allerdings eine Vielzahl weiterer schwieriger Fragen zur Regulierung von Schäden bei Unfallbeteiligung eines Gespanns auf, die regelungsbedürftig werden, wenn ein (Innen-)Verhältnis zweier unfallbeteiligter Halter gesetzlich speziell gestaltet wird, und die der vom Bundesrat vorgeschlagene Regelungsentwurf nicht berücksichtigt.

Die Haftungsverteilung zwischen zwei unfallbeteiligten Haltern kann bei einer Unfallbeteiligung von Gespannen nicht nur für den vom Regelungsvorschlag des Bundesrates erfassten Fall des Ausgleichs von Drittschäden nicht motorisierter Unfallbeteiligter im (Innen-)Verhältnis der Gespannfahrzeughalter relevant werden (Fall des § 17 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG). Sie wirft auch Fragen nach dem Ausgleich von Drittschäden nicht motorisierter Unfallbeteiligter im (Innen-)Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zu den Haltern anderer unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge auf (Fall des § 17 Absatz 1 StVG). Ebenso stellt sich die Frage nach der Haftungsverteilung

lung der Gespannfahrzeughalter im (Außen-)Verhältnis gegenüber den Haltern anderer unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge und zwar sowohl auf Aktivseite hinsichtlich eigener Schäden der Gespannfahrzeughalter, als auch auf Passivseite, hinsichtlich fremder Schäden der Halter der anderen unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge (Fälle des § 17 Absatz 2 StVG). Darüber hinaus ist zu erwägen, ob und inwieweit die für diese Regulierungsverhältnisse gefundenen Lösungen auf die Haftung des Führers der Gespannfahrzeuge zu übertragen ist (Fall des § 18 StVG). Letztendlich bedürfen Sonderfälle gesetzlicher Ausnahmen von der geregelten Haftungsverteilung der Gespannfahrzeughalter, etwa für Unfälle mit abgestellten Anhängern oder für Fälle, in denen ein Fehlverhalten des Zugfahrzeugführers sich gerade auf den Umgang mit dem Anhänger bezogen hat. Insoweit greift der Vorschlag des Bundesrates zu kurz.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Änderung von § 78 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG), der die Mehrfachversicherung in allgemeiner Weise betrifft und auch nicht ausschließlich die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Blick hat, ist zudem auf den allgemeinen Grundsatz hinzuweisen, dass das Versicherungsrecht dem Haftungsrecht folgt. Das sieht der Bundesgerichtshof in der vom Bundesrat angeführten Entscheidung nicht anders. Der Bundesgerichtshof führt aus, dass in dem von ihm zu entscheidenden Fall die Zuweisung unterschiedlicher Haftungsquoten ausgeschlossen ist; dies hat dazu geführt, dass von der Rechtsfolge des § 59 Absatz 2 Satz 1 VVG a. F. (nunmehr § 78 Absatz 2 Satz 1 VVG) nicht abgewichen werden konnte. Können also nach entsprechender Änderung des Haftungsrechts im StVG unterschiedliche Haftungsquoten zugewiesen werden, setzt sich für die Ausgleichspflicht bei einer Mehrfachversicherung die haftungsrechtliche Regelung durch. Die Bundesregierung prüft, ob dies im VVG klargestellt werden sollte.

Vor dem dargestellten Hintergrund erarbeitet das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz derzeit einen Gesetzentwurf zur Änderung der Straßenverkehrshaftung, der die Haftung bei unfallbeteiligten Gespannen auch für die Fallgestaltungen umfassend regelt, die der Vorschlag des Bundesrates nicht berücksichtigt.

