SVR
Verkehrszivilrecht
Versicherungsrecht
Verkehrsstrafrecht
Ordnungswidrigkeiten
Verkehrsverwaltungsrecht
Straßenverkehrsrecht
ZEITSCHRIFT FÜR DIE PRAXIS DES VERKEHRSJURISTEN
In Zusammenarbeit mit dem ACE Auto Club Europa
herausgegeben von Dr. jur. **Frank Albrecht**, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Berlin; Dr. **Andreas Ernemann**, Vorsitzender Richter am BGH, Karlsruhe; Dr. **Ingo E. Fromm**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Koblenz; Prof. **Harald Geiger**, Präsident des Verwaltungsgerichts a. D., München; Dr. **Christian Grüneberg**, Richter am BGH, Karlsruhe; **Ottheinz Kääb** LL.M., Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und für Verkehrsrecht, München; **Felix Koehl**, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht, München; **Hannes Krämer**, Rechtsassessor, Rechtsreferent des ACE, Stuttgart; **Carsten Krumm**, Richter am Amtsgericht, Lüdinghausen; **Volker Lempp**, Rechtsanwalt, Stuttgart; Dr.-Ing. **Werner Möhler**, Sachverständiger und Lehrbeauftragter am Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University; Dr. **Christiane Oehler**, Richterin am BGH, Karlsruhe; **Joachim Otting**, Rechtsanwalt, Hünxe/Berlin; Prof. Dr. **Michael Ronellenfitsch**, Universität Tübingen; **Azime Zeycan**, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verkehrsrecht und für Familienrecht, Bochum.

Schriftleitung: Felix Koehl, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht, München; Ass. jur. **Rüdiger Balke**, Koblenz; Dr. **Jens Brögelmann**, Richter am Oberlandesgericht, Köln; Prof. Dr. **Helmut Janker**, Wolfratshausen

AUFSÄTZE

Ausdehnung der Halter-Kostenhaftung des § 25a StVG auf Verstöße im fließenden Verkehr

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen

Die ausschließlich für den ruhenden Verkehr geltende Halter-Kostenhaftung ist vor dem Hintergrund der langjährigen Diskussionen des Deutschen Verkehrsgerichtstages im § 25a StVG gesetzlich verankert worden und bereits vor 30 Jahren am 1. April 1987 in Kraft getreten.[1] Die gesetzgeberische Vorgeschichte dieser Vorschrift sah allerdings noch eine gebührenrechtliche Halterhaftung für sämtliche Verstöße des ruhenden und des fließenden Verkehrs vor. Der erst im Vermittlungsausschuss aus heute nicht mehr ableitbaren Gründen abgelehnte erste Gesetzentwurf lautete:[2]

„(1) Ist eine nach § 24 mit Geldbuße bedrohte Handlung begangen worden und kann in einem deswegen eingeleiteten Verfahren der Führer des Kraftfahrzeugs, der die Zuwiderhandlung begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen."

1. Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zu § 25a StVG

Das Bundesverfassungsgericht hat durch einen Beschluss vom 1. Juni 1989 entschieden, dass die Vorschrift des § 25a StVG verfassungsgemäß ist, insbesondere mit dem Rechtsstaatsprinzip sowie den Grundrechten aus Art. 2 Abs. 1 und Art. 3 Art. 1 GG im Einklang steht.[3] Vor allen juristischen Bewertungen stellte das Bundesverfassungsgericht im Rahmen seines Beschlusses deutlich die verfahrensrechtliche Notlage der Bußgeldbehörden heraus, indem es die tatsächlichen Grundlagen, die zur Gesetzesänderung geführt hatten, ausführlich und wie folgt schilderte:

„Seit Beginn der 70er Jahre wurde beobachtet, dass Halter in zunehmendem Maße ihre Mitwirkung bei der Ermittlung des Fahrzeugführers versagten. Halter lehnten entweder jede Aufklärung darüber ab, wem sie ihren Wagen überlassen hatten und üblicherweise zur Verfügung stellten, oder sie beriefen sich darauf, sich nicht mehr an den für den Tatzeitpunkt in Betracht kommenden Fahrer erinnern zu können. In erheblichem Umfang machten Halter auch geltend, dass ihr Fahrzeug von einem nahen Familienangehörigen gefahren werde, dessen Namen sie wegen Ausnutzung ihres Schweige- oder Aussageverweigerungsrechts nicht preisgeben müssten. Andere Halter verwiesen auf Fahrer, die für die Behörden nicht erreichbar sein konnten, wie etwa ein angeblich wieder in das Ausland zurückgekehrter Freund oder ein angeblich unter vielen anderen in Betracht kommender Kaufinteressent."[4]

1 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 977).
2 BR-Drs. 371/82.
3 BVerfG, Beschluss von 1.6.1989 – 2 BvR 239/88, 1205, 1533 u. 1095/87, NZV 1989, S. 398 ff.
4 BVerfG, a.a.O., S. 398.

Der beschließende Senat des BVerfG konstatierte zwar mittels der neuen Regelung des § 25a StVG eine Abweichung von der im Ordnungswidrigkeitenrecht geltenden Regelung, die Verfahrenskosten nur demjenigen aufzuerlegen, der die Kosten auslösende Tat begangen oder deren Verfahrenskosten vorwerfbar verursacht hat. Aber diese Abweichung sei durch *„das auch sonst im Straßenverkehrsrecht geläufige Zurechnungsprinzip"* gerechtfertigt, sodass *„der Halter neben dem in erster Linie verantwortlichen Fahrer für die nachteiligen Folgen einzustehen hat, die durch den Betrieb eines Kfz verursacht werden"*.[5] Auch verstoße die Regelung nicht gegen den Schuldgrundsatz, weil die Kostenregelung des § 25a StVG keine *„Sanktion im Sinne einer strafähnlichen Maßnahme"*[6] sei, sondern erst nach Abschluss des Bußgeldverfahrens und ohne eine Zuweisung von Schuld eingreife. Zudem habe die Kostenregelung auch im Vergleich mit einer Verwarnung keinen Strafcharakter, weil diese als *„rein präventive Maßnahme"* einzustufen sei und überdies *„keinen ethischen Schuldvorwurf"* in sich trage und aus den vorgenannten Gründen *„nicht mit einer Kriminalstrafe oder einer vergleichbaren Sanktion gleichgesetzt werden"*[7] könne. Schließlich beeinträchtige die Halter-Kostenhaftung auch weder das Zeugnisverweigerungsrecht, noch das Schweigerecht eines Halters und wirke auch nicht als *„Zwang zur Selbstbezichtigung"*.

Das Gericht erwog im Verlauf des Verfahrens unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitssatzes auch eine gesetzlich mögliche generelle Halter-Kostenverantwortlichkeit für Verstöße nicht nur im ruhenden, sondern auch im fließenden Verkehr. Das BVerfG hielt die Haltung des Gesetzgebers für sachlich richtig, aus pragmatischen Gründen auf eine generelle Halter-Kostenverantwortlichkeit zu verzichten, weil dieser mit Rücksicht auf verbesserte ermittlungstechnische Einrichtungen davon ausgehe, bei Verstößen im fließenden Verkehr hätten die Behörden und Gerichte bessere Möglichkeiten zur Aufklärung und damit auch zur Überbürdung der Kosten auf den in erster Linie verantwortlichen Fahrer. Diese Prämisse des BVerfG beruht auf dem Gedanken, dass die technischen Möglichkeiten der Feststellung von Verkehrsverstößen regelmäßig auch zur Feststellung des Fahrers zum Zeitpunkt der Tat führen und muss auf deren Gültigkeit im Rahmen dieses Aufsatzes überprüft werden.

In den nachfolgenden Jahren war die Regelung des § 25a StVG Gegenstand verfassungsgerichtlicher Rechtsprechung in den Bundesländern, wobei sich die Verfassungsgerichtshöfe regelmäßig der Rechtsprechung des BVerfG anschlossen. Der Verfassungsgerichtshof Berlin betonte das verwaltungspraktische Argument, dass die dem Halter auferlegte Kostenlast dem Ziel diene, die Rechtspflege nicht mit den Kosten eines sachlichen und personellen Aufwandes für ein leerlaufendes Verfahren zu belasten.[8] Die Inanspruchnahme des Fahrzeughalters für die Kosten des Verfahrens bezwecke weder die Ahndung rechtswidrigen Verhaltens, noch komme sie in tatsächlicher Hinsicht einer solchen Sanktion gleich. Dem Halter solle der durch eine ordnungswidrige Kraftfahrzeugbenutzung verursachte Aufwand in den Fällen auferlegt werden, in denen Verkehrsverstöße gegen seinen Willen mit vertretbarem Aufwand typischerweise nicht aufgeklärt werden können. Die Vorschrift des § 25 a StVG greife auch erst zu einem Zeitpunkt ein, wenn das Bußgeldverfahren durch Einstellung oder durch Freispruch abgeschlossen sei. Eine Entscheidung, wer für den Verkehrsverstoß verantwortlich sei, werde nicht mehr getroffen, eine Zuweisung von Schuld finde nicht statt.

Der Verfassungsgerichtshof des Freistaates Sachsen betonte zudem, dass die Mitverantwortlichkeit des Halters für den Betrieb seines Fahrzeugs und für die dadurch verursachten Verkehrsverstöße der ausschließliche Grund dieser Kostenbelastung sei.[9]

2. Die Diskussion um eine Übertragbarkeit des § 25a StVG auf Verstöße im fließenden Verkehr

Die rechtswissenschaftliche Diskussion um eine mögliche Übertragbarkeit der Halter-Kostenhaftung des ruhenden Verkehrs auf den fließenden Verkehr begann im Zuge der Vorbereitungen des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahr 1992. Erster Protagonist einer Übertragbarkeit war Bouska. Er hielt es *„aus verfassungsrechtlicher und rechtspolitischer Sicht"* für vertretbar, *„die sog. Halterhaftung nach § 25a StVG auch auf Verstöße im fließenden Verkehr zu erstrecken"*.[10] Diese Ansicht wurde, insoweit ergebnisorientiert und undogmatisch, damit begründet, dass eine Übertragung der Halter-Kostenhaftung eine Effektivitätssteigerung der polizeilichen Verkehrsüberwachung bewirken würde. Allerdings beruhte diese Ansicht auf einer bloßen Annahme, die nicht mittels Daten verifiziert werden konnte.

Die gegnerische Ansicht wurde in demselben Arbeitskreis durch Hörl, einem Vertreter der Anwaltschaft, vorgetragen und lehnte eine Übertragbarkeit der Halter-Kostenhaftung auf den fließenden Verkehr deswegen ab, weil bei einer Halterhaftung für im fließenden Verkehr begangene Verstöße *„keinesfalls von regelmäßig geringfügigen Verstößen mit Bagatellcharakter ausgegangen werden"*[11] kann und eine Kostenregelung daher *„als Zwang zur Selbstbezichtigung"* (Nemo-tenetur-Grundsatz) wirke, der *„die durch Art. 6 Art. 2 MRK gewährleistete Unschuldsvermutung"* aushöhle. Diese Ansicht ordnet alle Verstöße im fließenden Verkehr a priori jenseits des *„Bagatellcharakters"* ein, ohne die Grenze zwischen *„Bagatelle"* und *„Nicht-Bagatelle"* zu bestimmen oder gar Belege dafür zu erbringen, welche der zahlreichen Delikte des fließenden Verkehrs gemeint sind.

Die in den folgenden Jahren der Diskussion dogmatisch am weitesten von Hörl entfernte Gegenposition wird von dem Verfassungsrechtler Manssen vertreten, der darlegt, dass das Schuldprinzip, die Unschuldsvermutung und der Nemo-tenetur-Grundsatz im Ordnungswidrigkeitenrecht nur in *„sehr abgeschwächter Weise"* gelten.[12] Aufgrund dieser dogmatischen Basis gelangt er zu dem Schluss, dass die Sanktionierung

5 BVerfG, a.a.O., S. 398.
6 BVerfG, a.a.O., S. 399.
7 BVerfG, a.a.O., S. 399, auch zum Folgenden.
8 VerfGH Berlin, Beschluss von 13.4.2005 – 37/02, juris; mit derselben Argumentation Bayerischer VerfGH, Beschluss von 21.6.2010 – Vf. 69-VI-08, juris.
9 VerfGH Sachsen, Beschluss von 29.3.2010 – Vf. 133-IV-09, http://www.verfassungsgerichtshof.sachsen.de/index.php.
10 Bouska, Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1993, Hamburg 1993, S. 122 ff. (S. 132).
11 Hörl, Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1993, Hamburg 1993, S. 133 ff. (S. 143), auch zum Folgenden.
12 Manssen, Halterhaftung in Deutschland – Grundgesetz kontra Verkehrssicherheit?, in: ZVS 2010, S. 28 ff. (S. 30).

von Verkehrsverstößen im Ordnungswidrigkeitenverfahren *„außerhalb des Anwendungsbereichs des Schuldprinzips"* erfolge.[13] Vor diesem Hintergrund sei sogar eine echte Halterhaftung verfassungsrechtlich zulässig, weil diese im Bußgeldbereich keinen Strafcharakter in sich trage, sondern dem Polizeirecht näher stehe als dem Strafrecht. Die im Vergleich zu Manssen völlig konträre und insoweit singulär gebliebene Gegenposition wurde von dem damaligen Rechtsanwalt Notthoff vertreten, der dem Ordnungswidrigkeitenrecht sogar einen strafenden Rechtscharakter beimaß und vor diesem Hintergrund in einer Kostentragungspflicht eine Ahndung sah.[14]

3. Zusammenfassende Bewertung des frühen Streitstandes

Der erste öffentliche Streit zwischen Bouska und Hörl zu Beginn der 90er Jahre war demnach eher grundsätzlicher Natur, lotete aber die vorangegangene Entscheidung des BVerfG aus Sicht beider Protagonisten nicht in ihrem gesamten Umfang und in ihrer dogmatischen Tiefe aus, insbesondere nicht deren verfassungsrechtliche Klassifizierung der Verstöße des fließenden Verkehrs im Bereich des Verwarnungsgeldes als Kategorie jenseits des Schuldprinzips. Diese das Schuldprinzip nicht tangierende Einordnung des Verwarnungsverfahrens geht zurück auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, das die Bedeutung des Verwarnungsverfahrens sowie der *„dem Verwarnungsverfahren zugänglichen Verkehrsordnungswidrigkeiten"* in den *„äußersten Bagatellbereich"* einordnete.[15]

Der zweite Argumentationsstrang Hörls, ein möglicher Verstoß einer Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr gegen die Unschuldsvermutung des Art. 6 Art. 2 EMRK nahm eine Anleihe im Europarecht, darf aber aus heutiger Sicht als widerlegt betrachtet werden, nachdem der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte im Verfahren Krumpholz/Österreich über die Rechtslage in Österreich zu entscheiden hatte.[16] Der EGMR entschied in dem vorliegenden Verfahren über die beiden in einem engen sachlichen Zusammenhang stehenden Prozessgrundrechte Art. 6 Art. 1 (Recht zu schweigen und sich nicht selbst bezichtigen zu müssen) sowie Art. 6 Art. 2 (Unschuldsvermutung) gemeinsam. Der EGMR entschied zu der Vorschrift des § 103 Art. 2 ÖstKraftfahrzeugG mit dessen Verpflichtung des Halters, zu einem polizeilich festgestellten Verkehrsverstoß im fließenden Verkehr den Fahrer anzugeben, *„dass es nicht notwendig Art. 6 EMRK verletzt, wenn aus dem Schweigen eines Angeklagten nachteilige Schlüsse gezogen werden"*.[17] Wenn aber eine Verfahrensvorschrift des österreichischen Ordnungsrechts, in deren Auslegung ein der Aussageverpflichtung nachfolgendes Schweigen eines Fahrzeughalters nachteilig ausgelegt werden darf, als europarechtsgemäß eingeschätzt wird, kann auch das Auferlegen von Verfahrenskosten im Rahmen einer etwaigen deutschen Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr und die damit direkt verbundene Möglichkeit, die Kostentragungspflicht durch vorangehende Aussage über den tatsächlichen Fahrer abzuwenden, nicht als potenzieller Verstoß gegen Art. 6 Art. 1 und 2 EMRK angesehen werden.

Diese Einschätzung wird bestätigt durch eine weitere zeitlich vorangegangene Entscheidung des EGMR, die in der Sache O'Halloran und Francis/Vereinigtes Königreich erging.[18] In diesem Fall wandten sich die Kläger gegen die Regelung des § 172 Road Traffic Act mit seiner Möglichkeit, den Halter eines Fahrzeugs nach dessen Fahrer zu fragen und seine Antwort im Gerichtsverfahren zu seinen Lasten zu verwenden. Auch in diesem Fall sah der EGMR keinen Verstoß der Verfahrensvorschrift gegen Art. 6 Art. 1 EMRK.[19]

Beide neueren und in der Sache bei zwei verschiedenen Regelungen aus zwei Vertragsstaaten der EU inhaltlich übereinstimmenden Entscheidungen des EGMR legen rechtspolitisch die Schlussfolgerung nahe, die Idee der Aufnahme einer Auskunftsverpflichtung in das deutsche Verfahrensrecht des StVG oder in das OWiG nochmals inhaltlich zu prüfen.[20] Diese Regelung könnte als Alternative oder kumulativ verstärkende Regelung mit einer Halter-Kostenhaftung geschaffen werden, bedarf aber noch einer näheren Abwägung mit den geltenden Regelungen des Verfahrensrechts im Bußgeldverfahren, insbesondere der Erwägung zwischen Verstößen im Bereich des Verwarnungsgeldes und Verstößen im Bereich des Bußgeldes zu differenzieren. Eine präventive Wirkung könnte einer solchen Auskunftsverpflichtung jedoch nicht von vornherein abgesprochen werden, weil es sich um eine für den Fahrzeughalter unbequeme Verpflichtung handeln würde, die ihn zu einer bewussteren Vergabe der Verfügungsgewalt über sein Fahrzeug veranlassen könnte.

4. Wiederaufnahme der Diskussion Mitte der 90er Jahre

Mitte der 90er Jahre griff die Ständige Konferenz der Innenminister und Innensenatoren der Länder und des Bundesministers des Innern (IMK) das Thema der Halterhaftung im Rahmen der Fortschreibung des Programms Innere Sicherheit auf und empfahl die Einführung einer Halterhaftung nach dem österreichischen Vorbild.[21]

Im Rahmen der Diskussionen des 39. Deutschen Verkehrsgerichtstages lehnte der Ministerialbeamte Albrecht die Übertragbarkeit der Halter-Kostenhaftung auf den fließenden Verkehr ab, weil nach seiner Auffassung im fließenden Verkehr festgestellte Verstöße lediglich *„mit einer Einstellungsquote zwischen 1 % und höchstens 5 %"* zu Buche schlagen würden und daher diese Situation *„nicht annähernd vergleichbar"* sei mit der tatsächlichen Situation vor Einführung des § 25a StVG.[22] Zudem trage eine solche Ausweitung der Halter-Kostenhaf-

13 Mannsen, ebd., auch zum Folgenden.
14 Notthoff, Ausdehnung der sog. Halterhaftung für verkehrsrechtliche Verstöße auf den Bereich des fließenden Verkehrs, in: DAR 1994, S. 98 ff. (S. 100).
15 BverwG, Urteil von 18.5.1973 – VII C 12.71, BVerwGE 42, 206 (208).
16 EGMR, Urteil von 18.3.2010 – 13201/05, NZV 2011, S. 147 ff.
17 EGMR, a.a.O., S. 148.
18 EGMR, Urteil von 29.6.2007 – 15809/02 und 25624/02, NJW 2008, S. 3549 ff.
19 EGMR, a.a.O., S. 3553; diese Entscheidung wird aus anwaltlicher Sicht lediglich in ihrem Ergebnis beklagt, ohne juristische Gegenargumente zu benennen, von Nissen, Halterhaftung in der EU, Lösungen aus deutscher Sicht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010, Hamburg 2010, S. 21 ff. (S. 25 f.).
20 Ebenfalls empfohlen von Manssen, S. 30.
21 IMK, S. 32.
22 Albrecht, Die Strategie des Gesetzgebers zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsverstößen (Rückblick und Perspektiven), in: NZV 2001, S. 247 ff. (S. 135), auch zum Folgenden.

tung nicht zu einer Verbesserung der Prävention bei.[23] Die behauptete Einstellungsquote wird allerdings vom Autor nicht mit statistischen Daten von Bußgeldbehörden belegt und auch für seine weitere Behauptung einer die Prävention nicht steigernden Wirkung der Halter-Kostenhaftung bleibt der Autor einen Nachweis schuldig. Da der Autor in seiner Funktion als leitender juristischer Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr zum VGT eingeladen wurde und keine verfassungsrechtlichen Argumente mehr gegen eine Halter-Kostenhaftung benannte, darf die Frage der Verfassungsmäßigkeit einer Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr seitens des BMVI seit diesem Zeitpunkt als positiv geklärt betrachtet werden.

Als Gegenpart begründete Redeker aus ebenfalls exekutiver, allerdings polizeilicher Sicht sein Eintreten für eine Ausweitung der Halter-Kostenhaftung insbesondere mit einem aufwendigen Personal- und Kosteneinsatz, der in zahlreichen Fällen einen forensisch sicheren *„Nachweis der Fahrerverantwortung"* nicht erbringe.[24]

Der Vertreter der Anwaltschaft, Feltz, konstatierte, dass eine Halter-Kostenhaftung zumindest nicht gegen den Grundsatz *„nulla poena sine culpa"* verstoße und daher keine verfassungsrechtlichen Bedenken zum Tragen kämen.[25] Dennoch lehnte auch diese Ansicht eine Ausweitung des § 25a StVG auf Verstöße im fließenden Verkehr ab, weil dies nach seiner Auffassung gegen den aus §§ 105 OWiG, 467, 467a StPO ableitbaren Grundsatz verstoße, einem Betroffenen, der als unschuldig anzusehen sei, die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Mit diesem Argument kann Feltz jedoch gerade deswegen nicht gehört werden, weil er im Umweg über das Prozessrecht die bereits dogmatisch erledigte und in dieser Diskussion untaugliche Kategorie der strafrechtlichen Schuld in seine ablehnende Argumentation einbezieht. Zudem befürchtete der Rechtsanwalt mit einem verwaltungspraktischen Argument, dass die Bußgeldbehörden angesichts einer Halter-Kostenhaftung auf Versuche verzichten würden, einen Fahrer mittels Überwachungstechnik und Folgemaßnahmen zu ermitteln und lieber gleich einen Kostenbescheid erlassen würden.[26] Dieses Argument berührt die bereits gegenüber der tatsächlichen Handhabung des geltenden § 25a StVG von Suhren aufgeworfene grundsätzliche Frage des angemessenen Aufklärungsaufwandes.[27] Der Autor beantwortet diese Frage zu einem vertretbaren Ermittlungsaufwand allerdings nur für Verstöße im ruhenden Verkehr, indem er nach einer Übersendung des Anhörungsbogens innerhalb einer Frist von zwei Wochen weitere Ermittlungsmaßnahmen der Bußgeldbehörde für verzichtbar hält, wenn die Anhörungsfrist fruchtlos verstreicht. Ebenfalls beschränkt auf das Thema der Verstöße im ruhenden Verkehr geht Rogosch davon aus, dass der behördlicherseits einzusetzende Ermittlungsaufwand nicht mit dem von § 31a StVZO geforderten Ermittlungsaufwand für das Auferlegen einer Fahrtenbuchauflage verglichen werden könne.[28] Die Fahrtenbuchauflage sei zum einen gegenüber einem einmaligen Kostenbescheid eine wesentlich tiefer einschneidende Maßnahme und beziehe sich zum anderen sowohl auf Verstöße des ruhenden wie auch des fließenden Verkehrs.

5. Schlussfolgerungen aus der verwaltungspraktischen Argumentation

Die Argumente beider letztgenannter Autoren sind vor dem Hintergrund vielfältiger Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitseffektivität im Verwaltungsbereich nicht von der Hand zu weisen und müssten im Rahmen einer möglichen Ausweitung der Gesetzesnorm berücksichtigt werden. Dies könnte geschehen, indem z. B. vor dem Erlass eines Kostenbescheides in jedem Fall die im Ergebnis erfolglose Ermittlungsmaßnahme eines Lichtbildabgleichs zu fordern wäre. Auf diese Weise bestünde die von Rediger beschworene Gefahr, *„den Verfolgungsorganen praktisch eine Wahl zwischen Ahndung oder Kostenhaftung zu ermöglichen"* nicht mehr.[29] Gerade die Argumentation von Rogosch mit seinem wichtigen Vergleich des einzusetzenden Ermittlungsaufwandes, bevor es zu einem Kostenbescheid kommt, ist für diese Diskussion bestens verwertbar, weil der im Rahmen einer Fahrtenbuchauflage einzusetzende Ermittlungsaufwand auch für die Behördenpraxis einer denkbaren Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr gefordert werden könnte. Mit guten Gründen könnte man diesem Argument aber auch entgegnen, dass bei Verstößen im fließenden Verkehr, die sich im Bereich eines Verwarnungsgeldes bewegen und damit den Verstößen im ruhenden Verkehr vergleichbar eingeordnet sind, ein Ermittlungsaufwand wie bei einer Fahrtenbuchauflage unverhältnismäßig hoch wäre.

Auch ein weiteres Argument bedarf einer kritischen Erörterung, wenn Feltz aus dem Blickwinkel eines potenziellen Adressaten eines Leistungsbescheides zu bedenken gibt, ein Halter sähe sich nicht dazu veranlasst, zur Ermittlung des betreffenden Fahrers konstruktiv beizutragen, wenn er allein durch abwartende Untätigkeit die kostengünstige Alternative einer geringen Verwaltungsgebühr ergreifen könne.[30] Dies dürfte in der Tat zahlreiche Fahrzeughalter von einer Mitwirkung an der Ermittlung des Fahrers abhalten, jedoch ist diese Taktik bereits unter der heutigen Gesetzeslage bei zahlreichen Adressaten von Anhörungsbögen und Zeugenbefragungen bewährt, ohne allerdings das Auferlegen von Verfahrenskosten für die im fließenden Verkehr begangenen Verstöße befürchten zu müssen. Insoweit wäre eine Halter-Kostentragungspflicht entgegen dieser Ansicht dennoch als, wenn auch geringer Fortschritt zu bewerten, weil der Fahrzeughalter mittels des Leistungsbescheides zumindest eine staatliche Reaktion erfährt, die das Potenzial in sich trägt, nochmals über den

23 A. A. Notthoff, S. 99, der sich von einer Verschärfung der Halterhaftung eine *„starke Abschreckungswirkung"* verspricht.

24 Redeker, Strategien und Maßnahmen gegen , in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001, Hamburg 2001, S. 141 ff. (S. 158).

25 Feltz, Strategien und Maßnahmen gegen Temposünder, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001, Hamburg 2001, S. 163 ff. (S. 164), auch zum Folgenden.

26 Feltz, S. 166, im Anschluss an Rediger, Ausdehnung der Halterhaftung auf den fließenden Verkehr – lückenlose (Kosten-) Ahndung um jeden Preis?, in: NZV 1996, S. 94 ff. (S. 96).

27 Suhren, Neue Erkenntnisse zur „Halterhaftung" bei Parkverstößen?, in: NZV 1988, S. 52 ff. (S. 54), auch zum Folgenden.

28 Rogosch, Zum Verhältnis der Kostenvorschriften des § 25a StVG und des § 109a OWiG bei Kennzeichenanzeigen, in: NZV 1989, S. 218 ff. (S. 219), auch zum Folgenden.

29 Rediger, ebd.

30 Feltz, S. 167, das Argument wird auch aufgegriffen durch Schäpe, Verkehrsüberwachung in Deutschland und Europa, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 43. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2005, Hamburg 2005, S. 236 ff. (S. 239).

zugrunde liegenden Verkehrsverstoß nachdenken zu müssen und sich erst mit dem praktischen Vorgang der Zahlung der Verfahrenskosten endgültig dieses Verfahrens entledigen zu können. Damit wäre ein grundlegendes Ziel der Präventionsarbeit erreicht.

Als letztes und seiner Ansicht nach durchschlagendes Argument befürchtet Feltz als Folge einer Ausweitung der Halter-Kostenhaftung eine Beeinträchtigung von Schweige- und Zeugnisverweigerungsrecht der Fahrzeughalter, wobei er die Gefahr umso größer einschätzt, je höher die Verwaltungsgebühr im Bereich des für den festgestellten Verkehrsverstoß festzusetzenden Bußgeldes ausfallen würde.[31] Auch dieses Argument ist – jenseits der verfassungsrechtlich geklärten Fragen um Schweige- und Zeugnisverweigerungsrecht – bedenkenswert. Dieser Gefahr einer den Charakter einer Sanktion einnehmenden Verwaltungsgebühr kann jedoch begegnet werden, indem die mögliche Gebühr durch den Gesetzgeber auf bestimmte Obergrenzen begrenzt wird und für Verfahren mit dem Gegenstand einer Ordnungswidrigkeit im Bereich des Verwarnungsgeldes den Bereich des jeweils untersten Bußgeldbetrages von derzeit 60 € nicht erreichen darf.

Wenn Schäpe, ebenfalls unter Hinweis auf ein Aushebeln des Zeugnisverweigerungsrechts und einem *„Zwang zur Selbstbezichtigung"*, generell feststellt, dass geltendes Verfassungsrecht eine Ausdehnung der Kostentragung auf den fließenden Verkehr verbiete, so kann dem nicht beigepflichtet werden.[32] Das Argument verwischt die dogmatischen Grenzen zwischen dem einfachen Verwarnungsverfahren und dem deutlich aufwändigeren Bußgeldverfahren.[33] Es nivelliert zudem die differenzierende Betrachtungswiese von BVerfG und BVerwG, die im Verwarnungsverfahren ein Verfahren eigener Art sehen, das jenseits des Schuldprinzips funktioniere.[34] Vor diesem Hintergrund kann es nicht um dogmatische Begriffe wie Zeugnisverweigerungsrecht und Selbstbezichtigung gehen, die eng mit dem Schuldprinzip verbunden sind.[35] Ebenfalls berücksichtigt Schäpe bei seiner Argumentation nicht die einschlägige Rechtsprechung des EGMR sowie des BVerfG.

Auch der Verfassungsrechtler Brenner vermag in einer Halter-Kostenhaftung im Lichte der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts keinen Verstoß gegen das Rechtsstaatsprinzip des Art. 79 Art. 3 i. V. m. Art. 20 GG zu sehen, wenn eine Kostentragungspflicht nicht mit einer Zuweisung von Schuld verbunden ist.[36] Dazu bedürfe es einer Kostenregelung, die zwei Voraussetzungen erfüllen müsse, nämlich nicht als strafähnliche Maßnahme ausgestaltet zu sein und einer Strafe auch nicht gleichzukommen.[37] Diese beiden beachtlichen Vorgaben könnten jedoch durch eine moderate Höhe der anzusetzenden Verfahrenskosten angemessen berücksichtigt werden, das die Obergrenze des Verwarnungsgeldbereiches von 55 Euro gem. § 56 Art. 1 OWiG zwar erreichen, aber nicht überschreiten dürfte. Bemerkenswert ist es, dass Brenner eine derart gestaltete Kostentragungspflicht inhaltlich für das gesamte Bußgeldverfahren, also auch für Beträge im Bereich des im Fahreignungsregisters potenziell eintragungspflichtigen Bußgeldes für vereinbar mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben hält.[38] Er hegt lediglich persönliche Zweifel an der Praktikabilität einer Kostenregelung im Lichte des Präventionsgedankens.[39]

Diese verfassungsrechtliche Bewertung von Brenner erging angesichts eines im Ergebnis vergeblichen Versuches der Europäischen Kommission, die Halterhaftung mittels des Rechtsaktes einer *„Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften"* im Recht der gesamten Europäischen Union zu verankern.[40] Tatsächliche Grundlage dieses aus Gründen mangelnder Zuständigkeit gescheiterten Rechtsaktes waren die mit statistischem Datenmaterial aus Frankreich und den Niederlanden belegten hohen Zahlen von Verkehrsverstößen ausländischer Fahrer in diesen beiden Staaten, die aus Sicht der Europäischen Kommission den Schluss nahe legten, dass ausländische Fahrer allein aus dem Grund häufiger Geschwindigkeitsverstöße begehen als Inländer, weil diese nur dann geahndet werden, wenn die Geschwindigkeitsmessung mit einer polizeilichen Anhaltekontrolle verbunden ist.

Aus der rechtswissenschaftlichen Diskussion ist aus der jüngsten Zeit noch der Beitrag von Milke zu benennen, der die beiden zitierten Entscheidungen des EGMR sowie diejenigen des BVerfG im Zusammenhang mit den Ergebnissen einer vom ADAC im Juni 2009 veranstalteten Rechtskonferenz bewertet. Er kommt dabei in Übereinstimmung mit Brenner zu dem Ergebnis, dass eine Halter-Kostenhaftung im deutschen Recht verfassungsgemäß wäre.[41]

6. Zusammenfassende Bewertung des Streitstandes

Vor dem Hintergrund dieser langjährigen Diskussion darf es angesichts höchstrichterlicher Rechtsprechung und deren übereinstimmender Auslegung durch Milke, Brenner und Manssen als geklärt angesehen werden, dass eine Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr hinsichtlich Schuldprinzip, Unschuldsvermutung und Nemo-tenetur-Grundsatz keine ernsthaften verfassungsrechtlichen Bedenken mehr erfährt. Voraussetzung dieser herrschenden Mei-

31 Feltz, S. 168.
32 Schäpe, Verkehrsüberwachung in Deutschland und Europa, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 43. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2005, Hamburg 2005, S. 236 ff. (S. 239).
33 Das Argument wird aus denselben Gründen ebenfalls abgelehnt von Blindenbacher/Kuijten, Pläne der EU und die Erfahrungen in den Mitgliedstaaten, verfassungsrechtlicher Spielraum, Lösungen aus deutscher Sicht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010, Hamburg 2010, S. 9 ff. (S. 15).
34 BVerfG, Beschluss von 4.7.1967 – 2 BvL 10/62, BVerfGE 22, 125-134; BVerwG, Urteil von 18.5.1973 – VII C 12.71, BVerwGE 42, 206-210.
35 Mit ähnlicher Argumentation ablehnend gegenüber der Argumentation von Schäpe vgl. de Vries, Verkehrsüberwachung in Deutschland und Europa – Die Durchsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland aus europäischer Sicht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 43. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2005, Hamburg 2005, S. 246 ff. (S. 256); eine bloße Wiederholung der Argumente von Schäpe bringt Nissen, S. 28 „aus Sicht des ADAC".
36 Brenner, Perspektiven der Halterhaftung in Deutschland nach dem Lissabon-Urteil des Bundesverfassungsgerichts, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010, Hamburg 2010, S. 1 ff. (S. 7); BVerfG Urteil von 30.6.2009 – 2 BvE 2/08, NJW 2009, S. 2267 ff.
37 Brenner, ebd.
38 Ebenso Manssen, S. 30.
39 Brenner, ebd., gegen ihn Blindenbacher/Kuijten, Pläne der EU und die Erfahrungen in den Mitgliedstaaten, verfassungsrechtlicher Spielraum, Lösungen aus deutscher Sicht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), Tagungsband zum 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010, Hamburg 2010, S. 9 ff. (S. 20) mit positiven praktischen Auswirkungen der echten Halterhaftung auf das Verkehrsverhalten in den Niederlanden.
40 KOM (2008) 151 endgültig (sog. *„Enforcement-Richtlinie"*).
41 Milke, Halterhaftung in Europa – rechtliche Grenzen in Deutschland, in: NZV 2010, S. 17 ff. (S. 20).

nung ist, dass sich der Verstoß im Bereich der Grenzen des Verwarnungsverfahrens bewegt, also den gem. § 56 Art. 1 S. 1 OWiG höchsten Betrag eines Verwarnungsgeldes von derzeit 55 € nicht übersteigt. Brenner und Manssen sehen jedoch auch keine Gefahren für die genannten Ausprägungen des Rechtsstaatsprinzips, wenn sich der zugrunde liegende Verstoß des eingestellten Verfahrens im Bußgeldbereich bewegt.

Eine darüber hinausgehende Ansicht vertritt derzeit lediglich Manssen, der sogar eine echte Halterhaftung nach dem Modell der Niederlande für verfassungsgemäß hält. Nach dieser Auffassung wäre sogar eine europaweite Vollstreckung von in anderen EU-Staaten begangenen und nach den Grundsätzen der echten Halterhaftung ermittelten Verstößen in Deutschland verfassungsgemäß.[42] Tatsächlich darf eine gewisse indizielle Wechselwirkung einer etwaigen Halter-Kostenhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr für die europaweite Vollstreckung nach dem Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) nicht abgesprochen werden, wenn die Vollstreckungsersuchen aufgrund der echten Halterhaftung erfolgen. Im Übrigen halten mehrere Oberlandesgerichte die Vollstreckung einer Geldsanktion, die in einem Mitgliedstaat der EU aufgrund einer echten Halterhaftung gegen eine juristische Person verhängt worden ist, auf der Grundlage des § 87b Art. 3 IRG übereinstimmend für verfassungsgemäß.[43]

7. Wiederbelebung der Diskussion durch den Verkehrsgerichtstag

Der 48. Deutsche Verkehrsgerichtstages hatte im Januar 2010 den Arbeitskreis I ausführlich unter der Thematik *„Halterhaftung in Europa"* mit der Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr befasst. Drei der insgesamt fünf Beschlüsse des Arbeitskreises behandelten diese Thematik:

„2. Im Hinblick auf die Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr stellt der Arbeitskreis fest, dass deren Einführung verfassungsrechtliche Grenzen aufgezeigt sind. So verbietet der unabänderliche verfassungsrechtliche Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld" die strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters. Dies gilt auch für Bußgeldverfahren wegen Verstößen im Straßenverkehr. Diese Grenzen gelten nach der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts auch im Hinblick auf Rechtsakte der Europäischen Union.

3. Nach Ansicht des Arbeitskreises wäre eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Die Bundesregierung wird gebeten, zu prüfen, ob angesichts der Dimension der relevanten Fälle gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.

5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, europäischen Initiativen, die den oben aufgeführten Grundsätzen widersprechen, entgegenzutreten und gebeten, darauf hinzuwirken, dass zukünftige europäische Rechtsakte in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten entwickelt werden."[44]

Die vom Verkehrsgerichtstag in seinem vorgenannten dritten Beschlusspunkt gegenüber der Bundesregierung geäußerte Bitte um Überprüfung *„der Dimension der relevanten Fälle"* bildete die Grundlage eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen.[45] Die Gesamterhebung sollte als statistische Grundlage dafür dienen, zu überprüfen, ob für eine Ausdehnung der bereits bestehenden Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf Verstöße im fließenden Verkehr gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht. Diese verkehrspolitische Fragestellung wurde im Projektbericht jedoch nicht behandelt, weil sie der politischen Wertung des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) als Auftraggeber vorbehalten bleiben sollte.

Die Studie sollte die Anzahl relevanter Fälle ermitteln, in denen nach einem mittels digitaler Überwachungstechnik beweissicher festgestellten Verkehrsverstoß im fließenden Verkehr das Verfahren trotz entsprechender Ermittlungsbemühungen der Bußgeldbehörden eingestellt werden musste, weil der Fahrer innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist nicht zu ermitteln war. Diese Anzahl sollte ins Verhältnis gesetzt werden zu der Anzahl von Fällen, in denen ein Verwarnungs- oder Bußgeldverfahren im Sinne des OWiG erfolgreich abgeschlossen werden konnte, indem ein Betroffener ein angebotenes Verwarnungsgeld oder ein auferlegtes Bußgeld gezahlt hat.

Am Forschungsprojekt durften laut Festlegung des Auftraggebers nur sogenannte *„idealtypische"* Behörden teilnehmen, die nach Definition des Auftraggebers dadurch gekennzeichnet sind, dass sie nach technisch digital festgestellter Ordnungswidrigkeit und auf dem Beweisfoto deutlich erkennbarem Kfz-Kennzeichen in jedem Fall versuchen, den jeweiligen Fahrer zu ermitteln (auch wenn der Fahrer auf dem Beweisfoto nicht eindeutig zu identifizieren ist). Dabei sollte sich jeweils der Ermittlungsversuch nicht nur auf ein Anschreiben an den Halter als möglichem Betroffenem oder alternativ als möglichem Zeugen beschränken, sondern daneben mindestens eine weitere Ermittlungsmaßnahme umfassen.

Im Rahmen der sich über zwei Jahre erstreckenden intensiven Zusammenarbeit mit Bußgeldbehörden aus 11 Bundesländern ergab sich die Erkenntnis, dass derartige nach dem Wunschbild des Auftraggebers arbeitende idealtypische Bußgeldbehörden in Deutschland nicht existieren. Vielmehr werden in allen beteiligten Behörden in zahlreichen, von vornherein aussichtslosen Fällen Verfahren gar nicht erst eingeleitet, sondern die Beweisfotos bereits zu einem Zeitpunkt gelöscht, bevor es zum PC eines Sachbearbeiters versandt werden könnte.

Von den in den Jahren 2012/2013 durch die teilnehmenden Bußgeldbehörden 6.583.909 für das nicht repräsentative Forschungsprojekt digital erfassten Verhaltensverstößen wurden 10,7 % Verfahren eingestellt, darunter ein Viertel nach den strengen Maßstäben des Auftraggebers des Forschungsprojektes.

---

42 A. A. Funke, Europaweite Ahndung von Verkehrsverstößen: EU-Richtlinie über den Halterdatenaustausch, in: NZV 2012, S. 361 ff. (S. 363) unter Darstellung des Meinungsstreits zwischen den EU-Vertragsstaaten mit echter Halterhaftung auf der einen Seite und Deutschland auf der anderen Seite.

43 OLG Köln, Beschluss von 21.5.2012 – 2 SsRs 2/12, JurionRS 2012, 34766; OLG Düsseldorf, Beschluss von 9.2.2012 – III 3 AR 6/11, JurionRS 2012, 12011; KG Berlin, Beschluss von 16.1.2013 – 4 Ws 2/13, juris; Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss von 4.9.2013– 1 Ss Rs 61/13, juris; zustimmend Johnson/Loroch, Die EU-weite Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen – eine erste Bestandsaufnahme, in: DAR 2013, S. 253 ff. (S. 255.).

44 Beschlüsse 2., 3. und 5. des Arbeitskreises I des 48. VGT unter der o. g. Internetadresse; der Beschluss Nr. 5 meint die echte Halterhaftung.

45 Müller, Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr, Heft M 250 aus der Reihe *„Mensch und Sicherheit"* der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2014.

Vor dem Hintergrund dieses Ergebnisses sah das BMVI aus rein praktischen Gründen keine Notwendigkeit, die Halter-Kostenhaftung des § 25a StVG auch auf Verstöße im fließenden zu erstrecken, ohne die sich sachlich aufdrängende Folgefrage zu erörtern, ob es sich um eine verkehrspädagogisch sinnvolle Gesetzesänderung handeln könnte.

Die Ausgangsprämisse des BVerfG, auf eine generelle Halter-Kostenverantwortlichkeit deshalb zu verzichten, weil das BVerfG mit Rücksicht auf verbesserte ermittlungstechnische Einrichtungen davon ausgehe, bei Verstößen im fließenden Verkehr hätten die Behörden und Gerichte bessere Möglichkeiten zur Aufklärung und damit auch zur Überbürdung der Kosten auf den in erster Linie verantwortlichen Fahrer durchzusetzen, hat sich nicht als eine realistische Annahme erwiesen. Bußgeldbehörden löschen im Zweifel Beweisfotos und leiten keine Bußgeldverfahren ein, wenn der Verwaltungsaufwand in keinem vernünftigen Verhältnis zum einzutreibenden Bußgeld steht. Auch vor dem Hintergrund dieser praxisnahen Interpretation stünde einer generellen Halter-Kostenverantwortlichkeit für sämtliche Verstöße im fließenden Verkehr nichts entgegen.

Der Anspruch auf Hinterbliebenengeld im Verkehrsunfallrecht

Rechtsassessor Rüdiger Balke, Koblenz

I. Einleitung

Am 22.7.2017 ist das Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld in Kraft getreten.[1] Hinterbliebene können nunmehr im Falle der Tötung, zB durch einen Verkehrsunfall, eines ihnen besonders nahe stehenden Menschen von dem hierfür Verantwortlichen eine angemessene Entschädigung in Geld im Sinne einer Anerkennung ihres seelischen Leids verlangen.

II. Bisherige Rechtslage in Deutschland und das Recht anderer europäischer Staaten

Der nun eingeführten gesetzlichen Neuregelung war eine über Jahrzehnte geführte Diskussion um die Einführung eines sog Angehörigenschmerzensgeldes vorausgegangen.[2] Im Gegensatz zu vielen ausländischen Rechtsordnungen[3] kannte das deutsche Recht einen Entschädigungsanspruch von Hinterbliebenen im Todesfall bisher nicht, weil ein solcher Anspruch der Systematik des deutschen Deliktrechts nicht entspricht und auch das Bemessungsproblem bisher als unlösbar empfunden wurde.[4] Die Aktivlegitimation von Angehörigen eines Unfallopfers war bislang auf Vermögensschäden – Beerdigungskosten, entgangener Unterhalt – beschränkt.[5]

III. Regelungsgegenstand

Durch die gesetzliche Neuregelung erhalten von einem Schadensereignis lediglich mittelbar Betroffene einen Anspruch auf Ersatz ihres Nichtvermögensschadens.[6] Damit wird der ansonsten das deutsche Recht beherrschende Unmittelbarkeitsgrundsatz[7] durchbrochen, wonach nur derjenige, der selbst und unmittelbar eine Rechts- oder Rechtsgutverletzung erlitten hat, für den dadurch entstandenen Schaden auch einen Ersatz verlangen kann.[8]

Mit der Einführung eines Hinterbliebenengeldes haben Gerichte zukünftig Geldbeträge zum Ausgleich immaterieller Nachteile festzusetzen, ohne dass dafür – wie beim Vorliegen einer körperlichen Verletzung – hinreichend plausible, objektivierbare und nachprüfbare Anhaltspunkte zur Verfügung stehen.[9]

Systematisch passt der neue Anspruch auf Hinterbliebenengeld eigentlich nicht zu § 844 BGB bzw. § 10 StVG, da es sich dabei um materielle Ansprüche handelt und der Anspruch auf Hinterbliebenengeld erklärtermaßen keinen solchen Schaden betrifft.[10]

Mit dem § 10 Abs. 3 StVG ist die Gefährdungshaftung[11] des Kraftfahrzeughalters und die Haftung des Fahrers für vermutetes Verschulden nach dem StVG bei tödlichen Unfällen um einen Anspruch auf Hinterbliebenengeld ergänzt worden. Die Regelung des § 10 Abs. 3 StVG entspricht inhaltlich § 844 Abs. 3 BGB.[12] Mit dem Anspruch auf Hinterbliebenengeld können die Angehörigen nunmehr auch ihre immateriellen Schäden liquidieren.

1 BGBl. I 2017, 2421.
2 Siehe dazu Katzenmeier JZ 2017, 869 mit ausführlichen Fundstellenhinweisen.
3 Vgl. zB Staudinger in 50. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2012: Veröffentlichung der auf dem 50. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 25. bis 27.1.2012 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erabeiteten Empfehlungen 2012, S. 21 Fn. 58; umfassende Darstellung bei Danzl in Festschrift 200 Jahre ABGB 2011, S. 1633 ff.; Fischer, Der Schockschaden im deutschen Recht und im Common Law, 2016; Jaeger VersR 2017, 1041, 1043; Katzenmeier JZ 2017, 869 mwN; Luckey SVR 2012, 1 ff. Diederichsen DAR 2011, 122 f.; Kuhn in: Festschrift für Lothar Jaeger, 2014, 345 f.; für Frankreich vgl. Lemor SVR 2008, 206, 208; für Italien vgl. Lemor SVR 2007, 372; für die Schweiz vgl. Lemor SVR 2006, 290; für Großbritannien Ebbing ZGS 2003, 223, 227; für Österreich Haupfleisch DAR 2003, 403 ff.; OGH ZEuP 2002, 834 mit Bespr. Kadner Graziano.
4 Vgl. Gerda Müller VersR 2003, 1 f.; Wagner Editorial NJW-aktuell 5/2017; zur Historie siehe auch Jaeger VersR 2017, 1041 f.; Burmann/Jahnke NZV 2017, 401 f.
5 Siehe dazu zB Balke in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler, Straßenverkehr, Losebl.-Kommentar, § 10 StVG Rn. 35 ff., 56 ff.; Luckey SVR 2012, 1 ff.
6 Katzenmeier JZ 2017, 869.
7 Siehe dazu Wenker NZV 2014, 241, 243.
8 Brand in: Festschrift für Lothar Jaeger, 2014, S. 191.
9 Katzenmeier JZ 2017, 869, 872.
10 Ausführlich G. Müller VersR 2017, 321, 322.
11 Siehe auch die wortgleichen Vorschriften in § 5 Abs. 3 HaftPflG; § 35 Abs. 3 LuftVG; § 86 Abs. 3 AMG; § 32 Abs. 4 S. 5 und 6 GenTG; § 7 Abs. 3 ProdHaftG.
12 BT-Drs. 18/11397, S. 17.