

Stellungnahme

Recht

Sozialverband
Deutschland e. V.

Abteilung Sozialpolitik

Bei Rückfragen:

Tel. 030 72 62 22-0

Fax 030 72 62 22-328

sozialpolitik@sovd.de

Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz

Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr

1 Zielsetzung und Zusammenfassung des Gesetzentwurfs

Die Benutzung von elektrischen Tret- und Stehrollern (sog. E-Scootern) nimmt seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Jahr 2019 stetig zu. Leider gehen mit der erhöhten Benutzung von E-Scootern auch erhöhte Unfälle geschehen und Gefahrensituationen einher. Das Statistische Bundesamt registrierte einen deutlichen Anstieg der Beteiligten an Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen – von 5.860 im Jahr 2020 auf 12.509 im Jahr 2024. Parallel dazu nimmt auch die Zahl der von solchen Unfällen geschädigten Dritten zu: Während die Versicherungswirtschaft im Jahr 2020 noch 1.150 Drittschäden regulierte, waren es im Jahr 2024 bereits 5.000 Schadensfälle.

Mit diesem Gesetzentwurf will der Gesetzgeber dieser Entwicklung Einhalt gebieten und beabsichtigt eine Haftungsverschärfung für Halter von Elektrokleinstfahrzeugen. Nach derzeitiger Rechtslage sind E-Scooter als langsam fahrende Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 Kilometern in der Stunde von der nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) geltenden verschuldensunabhängigen

Haftung des Fahrzeughalters und der Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden ausgenommen. Hintergrund der Haftungsprivilegierung bei langsam fahrenden Fahrzeugen ist, dass ihre geringe Masse und Geschwindigkeit die Betriebsgefahr reduzieren. Generell hat aber nach dem StVG der Halter eines Fahrzeuges unabhängig vom eigenen Verschulden den Schaden zu ersetzen, der durch Betrieb seines Fahrzeuges im Straßenverkehr entstanden ist (§ 7 StVG). Diese Haftung gilt für Halter von E-Scootern nach geltender Rechtslage nicht (§ 8 StVG). Genau diese Ausnahme soll mit dieser Gesetzesänderung abgeschafft werden.

Einschlägig ist bei Schadensfällen mit E-Scootern bisher allein die deliktsrechtliche Haftung nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB). Hier ist für Geschädigte die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aber deshalb häufig schwierig, weil dafür die Identität des Fahrers und dessen Verschulden nachgewiesen werden müssen. Diesen Nachweis zu führen, ist bei den in kurzen Abständen wechselnden Nutzer*innen von E-Scootern sehr schwierig. Der Gesetzgeber sieht jetzt eine Haftungsverschärfung für Fahrzeughalter*innen vor, damit Geschädigte einen verbesserten Schutz erhalten.

Für andere langsam fahrende Kraftfahrzeuge soll die Haftungsprivilegierung nach § 8 StVG weiterhin gelten. Für diese Fahrzeuge bleibt es bei der allgemeinen Verschuldenshaftung.

2 Bewertung des Gesetzentwurfs

Dieser Gesetzentwurf wird vom SoVD ausdrücklich begrüßt.

E-Scooter erfreuen sich seit Inkrafttreten der eKFV im Juni 2019 großer Beliebtheit. In unserer schnelllebigen Zeit gelten sie als „gute Alternative“ zum Gehen, sind kompakt, leicht zu transportieren und gelten als umweltfreundliche Alternative zum Auto in der Stadt, da sie emissionsfrei sind und wenig Energie verbrauchen. Nicht zuletzt versprechen sie auch einen gewissen Fahrspaß, insbesondere bei jüngeren Nutzerinnen und Nutzern.

Gerade aber das unkomplizierte Nutzen dieser E-Scooter auf die Schnelle führt häufig dazu, dass diese Fahrzeuge unsachgemäß abgestellt werden. Dieses unsachgemäße Abstellen – etwa auf Gehwegen – birgt eine erhöhte Unfall- und Verletzungsgefahr für andere Verkehrsteilnehmende. Dies ist für alle Verkehrsteilnehmenden ein großes Ärgernis. Für Menschen mit Seheinschränkungen oder Einschränkungen in der Mobilität sowie für ältere Menschen stellen rücksichtslos abgestellte E-Scooter teilweise sogar unüberwindbare Hindernisse im öffentlichen Verkehr dar und bergen generell eine erhöhte Verletzungsgefahr, die gerade bei älteren Menschen lange Heilungsprozesse nach sich ziehen kann.

Um hier gegenzusteuern, begrüßt der SoVD es sehr, dass mit diesem Gesetzentwurf eine verschuldensunabhängige Halterhaftung für Elektrokleinstfahrzeuge gelten soll. Nach Ansicht des SoVD ist es gerade bei E-Scootern sachgerecht, die Halter dieser Fahrzeuge zur Haftung im Schadensfall heranzuziehen.

Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen ereignen sich laut Statistischem Bundesamt zum Großteil in Großstädten. E-Scooter werden hier vor allem von Verleih-Anbietern zur Verfügung gestellt. Vermietete E-Scooter verursachen dabei etwa 40 Prozent der durch E-Scooter hervorgerufenen Schädigungen Dritter. Selbst erlaubterweise auf Gehwegen abgestellte E-Scooter führen zu erheblichen Verkehrsunfällen mit Verletzungsfolgen.

Möchte eine geschädigte Person Schadensersatzansprüche aus dem Gebrauch von Elektrokleinstfahrzeugen geltend machen, ist sie zwar nach geltendem Recht über eine Pflichtversicherung abgedeckt (§ 1 PflVG). Geschädigte sind für die Geltendmachung ihrer Ansprüche aber derzeit darauf angewiesen, ein Verschulden, insbesondere des Fahrers, darzulegen und zu beweisen. Dieser Nachweis ist erschwert, wenn der Fahrer des unfallbeteiligten Elektrokleinstfahrzeugs nicht zu ermitteln ist. Der Verleihbetrieb bringt es mit sich, dass Halter (Verleiher) und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen in der Regel verschiedene Personen sind und diese bei der Kürze der Nutzung der E-Scooter auch häufig wechseln. Daher besteht hier eben diese erschwerte Nachweismöglichkeit für die geschädigte Person.

Gegenüber dem Halter bestehen derzeit allerdings nur selten Schadensersatzansprüche, da er im Rahmen der allgemeinen Verschuldenshaftung für schädigendes Verhalten des Fahrers regelmäßig nicht verantwortlich ist. Zwar können Ansprüche gegenüber der Haftpflichtversicherung geltend gemacht werden, wobei dafür aber auch das Verschulden des Fahrers nachgewiesen werden muss, was in den meisten Fällen nicht gelingt.

Besonders schwierig ist die Geltendmachung von Ansprüchen bei unsachgemäß abgestellten Elektrokleinstfahrzeugen, da hier von dem Geschädigten eine Verantwortlichkeit für das unsachgemäße Abstellen schwerlich nachgewiesen werden kann.

Aus Sicht des SoVD ist eine Halterhaftung in diesen Fällen daher sachgerecht. Der Halter (das Verleih-Unternehmen) erlangt nämlich durch das Inverkehrbringen dieser EScooter einen erheblichen wirtschaftlichen Nutzen. Gerade aufgrund der häufig sehr kurzen Nutzungsdauer der E-Scooter hat das Verleih-Unternehmen eine große Gewinnspanne zu erwarten. Mit dem Inverkehrbringen dieser Scooter mit hohem Gefährdungspotential für Dritte befürwortet der SoVD hier eine erhöhte Verantwortung für den Halter – in diesem Fall eine Halterhaftung im Schadensfall.

Es ist aus Sicht des SoVD auch sachgerecht, es bei der Haftungsprivilegierung anderer langsam fahrender Fahrzeuge zu belassen und hier lediglich die Elektrokleinstfahrzeuge auszunehmen. Ziel dieser Gesetzesänderung ist es, die auch in der Öffentlichkeit wahrnehmbare erhöhte Gefährdung und das erhöhte Unfallgeschehen durch Elektrokleinstfahrzeuge zu minimieren. Dies kann durch diese Gesetzesänderung erreicht werden.

3 Fehlende Regelungen

Aus Sicht des SoVD ist es notwendig, bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen eine Helmpflicht einzuführen, wie sie in vielen anderen europäischen Ländern bereits gilt. In Deutschland gilt diese nach derzeitiger Rechtslage bei E-Scooter-Nutzung nicht, denn die StVO bzw. deren Ausnahmereordnung legt fest, dass nur bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h ein Helm getragen werden muss. Für E-Scooter gilt sie also nicht.

Mit Blick auf die oben beschriebene erhöhte Verletzungs- und Unfallgefahr bei Nutzung von E-Scootern sollte jedoch eine Helmpflicht zumindest für Jugendliche dringend eingeführt werden.

Berlin, 16. Januar 2026

DER VORSTAND
Abteilung Sozialpolitik