

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



16.01.2026

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände zum Referentenentwurf eines

„Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr“ (Bekanntmachung vom 02.12.2025)

Die kommunalen Spitzenverbände waren u.a. 2019 beim Erlass der **Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)** und bei der **Evaluation** der Verordnung eingebunden. Im Ergebnis werden aktuell die eKFV angepasst und Vorschriften aus der eKFV in die Straßenverkehrsordnung überführt. Die Kommunen haben aufgrund der anhaltenden Debatte um falsch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge und steigenden Unfallzahlen ein hohes Interesse an einer sicheren Integration von Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr. Wir sehen weiterhin den Bedarf zusätzlicher Maßnahmen und eines wirksamen Rechtsrahmens, um Unfälle zu verhindern und Verantwortlichkeiten zu regeln. Der vorgesehene Gesetzesentwurf wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich von uns unterstützt.

Elektrokleinstfahrzeuge – insbesondere E-Tretroller - haben sich aus unserer Sicht in den zurückliegenden mehr als fünf Jahren im Straßenbild etabliert und sind für viele Menschen eine Alternative zu Autos, Fahrrädern, Mofas, ÖPNV oder zum Zu-Fuß-Gehen geworden. Gleichzeitig sind – wie im Gesetzentwurf dargestellt – die **Unfallzahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF)** erheblich angestiegen, im Jahr 2024 erneut um 26,7 % im Vergleich zum Vorjahr (PM DeStatis). Der GDV weist in seiner Bekanntmachung Anfang Januar 2025 darauf hin, dass es mit E-Scooter aus sog. Leihsystemen statistisch etwa doppelt so vielen Unfälle gibt wie mit privaten Scootern. Auch gegenüber Fahrrädern (ca. 80 Mio. Fahrräder in Deutschland) ist die Unfallbeteiligung von eKF (ca. 1 Mio. eKF in Deutschland) überproportional.

Verschiedene Beispiele wie die pressebekannten Fälle in Gelsenkirchen und in der Hansestadt Bremen zeigen, dass es infolge der Ausnahme für langsam fahrende Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 Km/h gemäß § 8 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) von der nach dem StVG geltenden verschuldensunabhängigen Haftung des Fahrzeughalters und der Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden eine **bedenkliche Haftungslücke** gibt. Versuche – u.a. auch der Städte über den Weg der Sondernutzungsregelung oder Vereinbarung mit den Anbietern zu einer Bereitstellung der Nutzerdaten im Falle von Unfällen zu gelangen waren nur bedingt erfolgreich. **Eine gesetzliche Rückausnahme ist daher dringend geboten.**

In **Gelsenkirchen** war es 2023 zu einem tödlichen Unfall mit einem E-Scooter gekommen, nachdem ein Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg über einen liegenden Elektroroller gestürzt und später an seinen schweren Verletzungen verstorben war. Ein Nutzer konnte nicht ermittelt werden. Ferner konnten die Anbieter nicht zur Herausgabe der Kontaktdaten des letzten Kunden als

Zeugen/möglichen Beschuldigten bewegt werden. Die Stadt Gelsenkirchen hat als Konsequenz gerichtsfest die Bereitstellung von Mietsystemen untersagt, solange die Anbieter die Adressherausgabe von Kunden bei schweren Unfällen nicht gewährleisten können.

In **Bremen** war 2020 ein blinder Fußgänger, der sich mit einem Langstock orientierte, über zwei quer auf dem Fußweg stehende E-Roller eines Mietsystems gestürzt und hatte sich dabei einen Oberschenkelhalsbruch zugezogen. Das OLG Bremen hat als Berufungsinstanz entschieden, dass der Vermieter des E-Rollers nicht für den Sturz haftbar ist, insbesondere, wenn er alle behördlichen Auflagen seiner Sondernutzungserlaubnis erfüllt hat. Eine Gefährdungshaftung bestehe aufgrund von § 8 Nr. 1 StVG nicht. Das Urteil wird in der Begründung in Bezug genommen (OLG Bremen, Urteil vom 15. November 2023, Az. 1 U 15/23). Der Betroffene hatte Ansprüche auch gegenüber der Stadt geltend gemacht, die durch Sondernutzung das Aufstellen der eKF gestattet hat. Gelungen ist durch gemeinsame Initiative in Bremen E-Scooter-Anbieter zu verpflichten, einen Fonds einzurichten, der im Fall von Unfällen von mobilitätseingeschränkten Personen durch verkehrswidrig abgestellte E-Roller eine Unterstützung bereitstellt. Dies war erforderlich, um ein gefordertes Verbot des Abstellens von E-Scootern im Straßenraum abzuwenden.

In der Begründung des Gesetzentwurfes werden weitere Beispiele aus Berlin, Köln und München aufgezählt, wonach ein Nachweis der Verantwortlichkeit des Nutzers für das unsachgemäße Abstellen regelmäßig misslingt.

Wir unterstützen daher die Regelung, mit der in Zukunft für E-Scooter **gleiche Haftungsregeln** gelten wie für andere Kfz. Opfer von E-Scooter-Unfällen können so leichter Schadensersatz geltend machen.

Für den Referentenentwurf haben wir folgende sprachlich **redaktionellen Vorschläge**:

Unter B. Lösung schlagen wir vor, zur Erhöhung und besseren Verständlichkeit der Regelung und ihrer Funktionsweise das Wort „Ausnahme“ durch das Wort „**Rückausnahme**“ zu ersetzen.

Auf S. 3 der Begründung regen wir an, das Wort „Verleih“ wie im Übrigen Entwurf durch „**Vermietung**“ zu ersetzen, auch wenn es sich hier in einem Fall ggf. um ein Zitat und im Übrigen um die umgangssprachlich verständliche Verwendung der Begriffe „Leihsystem“ oder „Verleih-Anbieter“ handelt: „... Vor allem dort werden E-Scooter von ~~Verleih-Anbietern~~ vermietet zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2023 wurden nach Angaben der Versicherungswirtschaft von 990 000 versicherten E-Scootern insgesamt 210 000 ~~in Verleihbetrieben~~ von solchen Anbietern genutzt (vgl. Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft ...)“ sowie „Der ~~Verleih~~Vermietungsbetrieb bringt es mit sich, dass Halter (~~Verleiher~~ Vermieter) und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen in der Regel verschiedene Personen sind.“

Bitte um inhaltliche Prüfung:

Ferner bitten wir um Prüfung der **Anwendbarkeit des § 25a StVG** auf abgestellte E-Scooter. Sollte es diesbezüglich Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Übertragbarkeit/Anwendbarkeit geben, bitten wir auch diesbezüglich um Klarstellung.