

Berlin, 5. Januar 2026

Betreff: BMJ-Referentenentwurf für ein Gesetz zur Haftung bei Unfällen mit eKF im Straßenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

TIER-Dott ist der in Deutschland gegründete Marktführer für geteilte Leihscoter und -Fahrräder. Das Unternehmen ist im März 2024 aus dem Zusammenschluss der Anbieter TIER (2018 in Berlin gegründet) und Dott hervorgegangen. TIER-Dott ermöglicht nachhaltige Fortbewegung, reduziert nachweislich Staus und Umweltverschmutzung in Städten und möchte die Abhängigkeit vom Auto reduzieren. Mit den mehr als 300.000 Sharing-Fahrzeugen in über 400 Städten in 21 Ländern in Europa und dem Nahen Osten haben mehr als zehn Millionen Nutzende bereits mehr als 400 Millionen Fahrten absolviert. In Deutschland operiert Dott in mehr als 100 Städten und Kommunen: ca. 80% der Nutzenden sind Bewohner:innen vor Ort – also z.B. Pendler:innen und Anwohner:innen. Des Weiteren haben wir enge Partnerschaften mit dem lokalen ÖPNV und sind in über 30 MaaS-Plattformen, wie beispielsweise Jelbi, MVGo oder den DB Navigator integriert.

Die jüngst vom BMV vorgeschlagenen Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung hat ausdrücklich den Beitrag der Mobilitätsform eScooter für mehr Nachhaltigkeit anerkannt: *“Das Verordnungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Insbesondere die Nachhaltigkeitsindikatoren SDG 3 “Gesundheit und Wohlergehen” bezogen auf eine Reduzierung der Luftschadstoffe, SDG 11 “nachhaltige Städte und Gemeinden” bezogen auf eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr und SDG 13 “Maßnahmen zum Klimaschutz” bezogen auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen werden mit der Verordnung positiv berührt. Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) stellen einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel dar. Besonders in Innenstädten trägt*

ein Umstieg auf eKF ggf. in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachhaltig zur Luftverbesserung bei.“

Als Unternehmen priorisieren wir von Beginn an die Verkehrssicherheit. Wir ergreifen umfangreiche Maßnahmen, um den bestmöglichen Schutz aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Allerdings liegt es in der Natur des - von den jeweiligen Städten ausdrücklich genehmigten und lizenzierten - Angebots, dass die Vermietung der Flotte im öffentlichen Raum erfolgt und die Fahrzeuge - anders als ein PKW - leicht von Unbefugten illegal verbracht, verstellt oder umgeworfen werden können. Vandalismus begegnet uns leider in vielen Städten. Des Weiteren sehen wir schon jetzt versuchten Missbrauch von Schadensersatz für Schäden, die gar nicht durch unsere Fahrzeuge verursacht wurden.

Kurzum, wir unterstützen ausdrücklich zielgerichtete Maßnahmen für mehr Sicherheit und den Schutz aller Verkehrsbeteiligten. Schon jetzt ist deshalb eine Kfz-Haftpflicht-Versicherung für für Elektrokleinstfahrzeuge bis 20 km/h Höchstgeschwindigkeit gesetzlich vorgeschrieben, die eventuelle Schäden reguliert. Hinsichtlich des Gesetzesentwurfs plädieren wir als sharing Unternehmen ausdrücklich für mehr Verhältnismäßigkeit im Vergleich zu anderen Fahrzeugtypen, für die Berücksichtigung von Vandalismus-Schäden, die durch Dritte verursacht und durch uns als Unternehmen nicht verhindert werden können, sowie für die Verhinderung von Missbrauch der Schadensregulierung.

Für eine Rücksprache stehe ich jederzeit gern zur Verfügung.
Herzliche Grüße,

Rechtliche Stellungnahme

BMJ Referentenentwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit eKF im Straßenverkehr

Die geplante Gefährdungshaftung für eKF ist unverhältnismäßig, systemwidrig und nicht evidenzbasiert. Sie bricht mit dem bewussten gesetzgeberischen Konzept des §8 Nr.1 StVG (keine verschuldensunabhängige Haftung bei langsamen Kfz ≤ 20 km/h), ohne nachzuweisen, dass eKF eine typische, erhöhte Gefahrenquelle im Sinne des § 7 StVG darstellen. Bestehende Instrumente (technische eKFV-Vorgaben, Versicherungspflicht, StVO-Vorgaben, deliktsrechtliche Haftung), sind ausreichend und werden derzeit verschärft/überarbeitet. Eine Ausdehnung der Halterhaftung würde den Opferschutz nicht wirksam verbessern, jedoch Versicherungskosten deutlich erhöhen und setzt insbesondere die Angebote im Sharing-Sektor unter Druck – mit massiven Nachteilen für die nachhaltige urbane Mobilität. Auch Schäden aufgrund von Vandalismus werden von einer Haftungsverschärfung für die Halter nicht erfasst.

1. Keine tragfähige normative Rechtfertigung für eine eKF-Gefährdungshaftung

Die Gefährdungshaftung des §7 StVG typisiert fahrzeugbezogene Risiken (Masse, Geschwindigkeit, Bewegungsenergie) und bezweckt die Abdeckung einer latenten Betriebsgefahr kraftfahrzeugtypischer Risiken. Sie bildet eine Ausnahme vom Verschuldensprinzip. Eine Ausweitung erfordert daher strikten Normzweckbezug. Bei Kfz mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von ≤ 20 km/h liegt objektiv keine ausreichend hohe Betriebsgefahr vor, weshalb sie keine entsprechende Gefahrengruppe bilden. Der Gesetzgeber hat deren geringere Betriebsgefahr deshalb bereits normativ adressiert und sie durch §8 Nr.1 StVG konsequenterweise aus der Gefährdungshaftung herausgenommen.

eKF/E-Scooter erfüllen exakt diese Parameter. Die eKFV definiert für eKF klare technische Obergrenzen (≤ 20 km/h, max.55kg), wodurch die Betriebsgefahr normativ begrenzt ist. ≤ 20 km/h stellt eine typische Geschwindigkeit dar, die auf gerader Ebene auch von Nicht-Kraftfahrzeugen (Fahrrädern und Pedelecs) erreicht wird. Deshalb existiert keine Gefährdungshaftung. Eine Haftungsverschärfung würde dieses Regelungsgefüge aufheben, ohne die Gefahrengruppe der Fahrzeugklasse zu verändern. Bloß auf absolute Unfallzahlen abzustellen (mehr eKF = mehr Unfälle) verfehlt die Typisierung. Diese betrifft nur das Gefahrenniveau der Klasse (schnell, massiv vs. langsam, leicht), nicht aber deren Verbreitung. Dies widerspricht auch dem Wesen der Norm.

Soweit gleichwohl Statistik bemüht wird, sind anstatt bloßer Unfallzahlen die Unfallursachen sowie der Anteil an Alleinunfällen in den Blick zu nehmen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat evaluiert, dass im Jahr 2020 durchschnittlich 20 % der Unfälle unter Alkoholeinfluss herbeigeführt wurden¹, sich etwa 53 % der Unfälle während verbotswidriger Fahrt auf Gehwegen ereigneten² und bereits die Alleinunfallquote insgesamt bei über 40 %³ liegt. Die von der BAST aufgezeigten Verhaltensdefizite (verbotswidrige Gehwegnutzung, Alkohol sowie Regelkenntnis und Fahrfehler) belegen gerade den Bedarf an Verhaltensnormen, Kontrollen und Aufklärung, geben hingegen keinen Anlass für eine fahrzeugklassenspezifische Haftungsverschärfung. Dies widerspräche dem Wesen des § 8 Nr. 1 StVG. Stattdessen stellt schon die amtliche Begründung der eKFV klar, dass Fahreigenschaften und Verkehrswahrnehmung von eKF den von Fahrrädern entspricht. Eine Abkehr vom Verschuldensprinzip bedarf harter Evidenz zur Gefährtypik, die bislang nicht vorliegt. Eine Gesetzesbegründung, die Gefährdungshaftung mit Nutzerfehlerverhalten begründet, verfehlt ihren fahrzeugbezogenen Ansatz.

Es ist zudem widersprüchlich, eine Haftungsverschärfung damit zu begründen, dass im Sharing-Sektor verhältnismäßig häufiger Unfälle passieren, als im privaten Bereich. Außerdem werden vandalismusbedingte Unfälle und die hieraus entstehenden Schäden Dritter von vornherein einer Halterhaftung nicht erfasst, da diese nicht aus einer Betriebsgefahr erwachsen.

Dies stellt ein weiteres Mal fehlerhafterweise auf den individuellen Nutzungsmodus ab (hier: gewerblich/privat), nicht jedoch auf die Fahrzeugklasse. Eine solche Differenzierung ist der Regelungsstruktur der §§ 7 f. StVG fremd. Das ändert sich auch nicht dadurch, dass entgegen dieser Begründung gleichwohl und nur deshalb sämtliche eKFV eine Haftungsverschärfung erfahren sollen, weil eine Binnendifferenzierung bereits von der eKFV – *richtigerweise* – nicht vorgesehen sei.

Bei der Bereichsausnahme für autonom fahrende Fahrzeuge nach § 1d StVG stellt der Gesetzgeber hingegen zutreffend auf das konkret fahrzeugbezogene Gefahrenpotential ab. Dieses entsteht bei autonom fahrenden Fahrzeugen dadurch, dass kein Mensch das Fahrzeug mehr kontrolliert, was zu der deutlich höheren Betriebsgefahr führt. Dies ist aber bei konventionellen eKFV gerade nicht der Fall. Deren technische Betriebsgefahr entspricht derjenigen von Fahrrädern und Pedelecs.

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen, Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, Evaluierungsbericht 2022, S. 2.

² aaO.

³ aaO, S. 51.

Es ist im Ergebnis sachwidrig und nicht logisch, wenn eKF als Kraftfahrzeuge zunächst wegen Ihrer Gleichartigkeit mit Fahrrädern privilegiert werden, diese Privilegierung aber nachträglich aufgrund des Nutzerverhaltens aufgehoben werden soll. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass beide Fahrzeugklassen zur gleichen Zeit durch die eKFV-Novelle bewusst gleichgestellt werden.

2. Ungleichbehandlung gegenüber Pedelecs/E-Bikes und Landmaschinen

Pedelecs/E-Bikes (bis 25km/h) sind nach Funktionsweise und Geschwindigkeit als Hilfsmotor-Fahrräder ausdrücklich aus dem Kraftfahrzeugbegriff ausgenommen. E-Scooter hingegen sollen, obwohl deren Gefährdungspotenzial (Gewicht, Geschwindigkeit, Bremsweg) objektiv und normativ deutlich unter dem eines Pkw liegt (s.o.) und deren Fahreigenschaften sowie Verkehrswahrnehmung am stärksten denen des Fahrrads ähneln, der verschuldensunabhängigen Halterhaftung unterworfen werden. Diese fehlende Differenzierung ist rechtspolitisch inkonsistent und wirft mit Blick auf den Gleichheitsgrundsatz erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken auf. Es bedarf jedenfalls einer deutlich stärkeren Rechtfertigung als bloßes Nutzerfehlverhalten oder bloße absolute Unfallzahlen, an deren Verhältnis zueinander sich nichts geändert hat.

Rechtsdogmatisch und -politisch genauso wenig konsequent ist die mit einer Haftungsverschärfung einhergehende Ungleichbehandlung mit den von § 8 Nr.1 StVG ebenfalls erfassten Landmaschinen. Diese besitzen im Betrieb aufgrund ihres erheblichen Gewichts eine deutlich höhere kinetische Energie, als sehr leichte eKF. Deren Gefährdungspotential wird entsprechend höher sein.

Verhaltensrechtlich werden eKF explizit dem Radverkehr angeglichen (Flächen, Grünpfeil, Nebeneinanderfahren, erhöhte Verwarnungen für Gehwegfahrten u.a.). Gleichzeitig sollen sie haftungsrechtlich erheblich strenger behandelt werden – nämlich genauso wie Pkw – aber ohne evidenzbasierten sachlichen Grund.

3. Praktische Risiken: Mobilität & Sharing

Die vorgeschlagene verschuldensunabhängige Halterhaftung gefährdet die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Sharing-Diensten. Sie würde die Versicherungsprämien und Betriebskosten im Sharing-Sektor spürbar erhöhen. Dies hätte Preisanpassungen oder die Reduktion der Angebote zur Folge und konterkariert das gesamtgesellschaftliche Ziel, urbane nachhaltige Mobilität zu fördern.

Die eKFV-Novelle des BMV hingegen setzt verhaltensrechtlich gerade auf die Angleichung an den Radverkehr (s.o.) und technische Sicherheitsanforderungen – also auf gezielte Verkehrssicherheitsmaßnahmen und nicht auf eine pauschale Haftungsverschärfung. Die Erkenntnisse der BAST-Evaluierung (s.o.) fließen in diese Novelle ein.

Dem Erfordernis nachhaltiger Mobilität kommt ein überragendes gesamtgesellschaftliches Gewicht zu. Demgegenüber würde eine Entprivilegierung leichter und langsamer eKF insgesamt nur einen minimalen Nutzen mit sich bringen – bei mehrheitlich rein verhaltensbedingten Unfallursachen (s.o). Eine Halterhaftung kommt nämlich bereits in dem Fall der häufigen Alleinunfälle deshalb nicht Betracht, weil kein Unfallgegner existiert. Im Falle umgefallener/umgestoßener eKF, die zuvor ordnungsgemäß abgestellt und außer Betrieb genommen wurden, realisiert sich schon keine Betriebsgefahr im Sinne des im Sinne des § 7 StVG. Dies gilt genauso für vandalismusbedingte Unfälle und Folgeschäden. Wesentliche Gründe für Schäden zulasten Dritter werden somit von dem Änderungsvorschlag überhaupt nicht adressiert. Ein Mehrwert entsteht dementsprechend durch eine Haftungsverschärfung nicht.

4. Konstruktive Alternativen (differenziert und systemtreu)

Statt einer generellen Gleichstellung mit Pkw schlagen wir vor, eine differenzierte Haftungsregelung zu schaffen:

- a) E-Scooter behalten die Privilegierung des § 8 Nr. 1 StVG, ggf. ergänzt durch eine obligate Mindestversicherung mit Direktanspruch für Geschädigte sowie Sicherheitsanforderungen;
- b) Abgestufte Haftung entlang objektiver Gefährdungsparameter (bspw. Geschwindigkeit, Masse, ggf. Zusatzausstattung) statt pauschaler Gefährdungshaftung für die gesamte Klasse (E-Scooter unterschreiten die zulässige Masse von 55 kg mit ca. 23 kg fast um die Hälfte, was zu entsprechend deutlich geringerer kinetischer Energie führt). Die Systematik des § 8 Nr.1 StVG liefert dafür bereits den Typisierungsrahmen.
- c) Flankierende Maßnahmen im Zuge der eKFV-Novelle: konsequente Gehwegkontrollen, höhere Verwarngelder, technische Vorgaben und stationsbasiertes Parken im Sharing-Sektor – dies sind sämtlich verhaltens- und ordnungsrechtliche Maßnahmen anstatt einer bloßen Haftungsverschärfung. Durch diese praktischen Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit effektiv erhöht. Eine Haftungsverschärfung wird keine praktischen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Sie ist, weil mit dieser ausweislich ihrer Begründung maßgeblich Nutzerverhalten sanktioniert wird, bereits gesetzessystematisch verfehlt. Maßnahmen zur Verhaltensprävention sind wirksamer als eine ex-post-Haftungsausweitung, die welche für sich falsch verhaltenden Nutzer Anreizfunktion besitzt.

Fazit

Mit den obigen Vorschlägen würde das Ziel des verbesserten Schutzes der Verkehrsteilnehmer erreicht, ohne die normative Logik der §§ 7 f. StVG zu durchbrechen oder nachhaltige Mobilitätsangebote zu gefährden. Die eKFV-Novelle bringt klare Verhaltensregeln in die StVO und verschärft sie. Diese Instrumente sind milder und gezielter als eine pauschale Gefährdungshaftung, aber deutlich besser geeignet, Unfallfolgen zu reduzieren. Maßgeblich ist eine effektive Durchsetzung der Verkehrsregeln. Ein „Hineinschieben“ leichter/langsamer eKF in die Gefährdungshaftung würde das Regelungsgefüge aufsprengen, ohne die fahrradgleiche typische Betriebsgefahr der Fahrzeugklasse zu ändern. Eine solche Haftungsverschärfung gefährdet nachhaltige Mobilitätsangebote ohne nennenswerten Zugewinn an Normgerechtigkeit. Solange kausale Zusammenhänge zwischen Halterhaftung und realer Verbesserung der Geschädigtenposition nicht nachgewiesen sind, trägt die Reform nicht.