

Diese Stellungnahme bezieht sich auf die im Entwurf adressierten Elektrokleinstfahrzeuge nach eKfV und beabsichtigt, Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) aus dem Ausnahmbereich des § 8 Nr. 1 StVG herauszunehmen. Dies führt zur Anwendung der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 StVG und der Haftung des Fahrers aus vermutetem Verschulden nach § 18 StVG.

Unser Verband begrüßt grundsätzlich die Stärkung der Rechte von Geschädigten. Eine pauschale haftungsrechtliche Gleichstellung von Elektrokleinstfahrzeugen mit herkömmlichen Kraftfahrzeugen halten wir jedoch für nicht risikogerecht, weil sie die tatsächliche Risikoverteilung (insbesondere zwischen Sharing und privater Nutzung) nicht abbildet.

In der Begründung zum Entwurf heißt es, dass die Zahl von eKF im Straßenverkehr erheblich gestiegen sei, ebenso die Zahl der durch sie verursachten Schäden Dritter und der durch sie hauptursächlich herbeigeführten Verkehrsunfälle. Für Geschädigte soll es oft schwer bis unmöglich sein, ihre Schadensersatzansprüche durchzusetzen, weil

- die Fahrer oft nicht ermittelt werden können, und/oder
- erhebliche Beweisschwierigkeiten bestehen besonders bei Unfällen mit unsachgemäß im Verkehrsraum abgestellten Fahrzeugen.

Gerade für Barrierefreiheit (z. B. Blindenleitsysteme, Rollstuhl- und Kinderwagennutzung) braucht es verbindliche Abstellregeln, ausgewiesene Flächen und konsequenten Vollzug – insbesondere im Free-Floating-Betrieb.

Der Referentenentwurf sieht daher vor, eKF aus der Ausnahmeregelung des § 8 StVG herauszunehmen und sie haftungsrechtlich Kraftfahrzeugen gleichzustellen. Halter von eKF sollen künftig verschuldensunabhängig haften. Da für eKF – ähnlich wie bei Kfz und anders als bei Fahrrädern – bereits eine Haftpflichtversicherungspflicht besteht, wirken sich die Änderungen vor allem auf die Versicherer aus: Ansprüche werden häufiger direkt gegen sie geltend gemacht; mittelbar dürfte sich dies in der Prämiengestaltung für Halter widerspiegeln.

Die angestrebte Verpflichtung der Flotten zur risikogerechten Kostentragung kann erreicht werden, ohne die Gefährdungshaftung pauschal auf private Nutzer zu erstrecken, deren Beitrag zur Schadenshäufigkeit im Verhältnis zur Flottennutzung deutlich geringer ist. Nachhaltige urbane Mobilität heißt: Sicherheit und weniger

Electric Empire
Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Postfach 330231
14172 Berlin
Vereinsregister: VR 37270B
Registergericht: AG Berlin (Charlottenburg)

E-Mail : info@electricempire.de
Web : <https://electricempire.de/>

Emissionen und weniger Flächenverbrauch. Eine falsche Haftungslogik kann das konterkarieren, wenn sie klimafreundliche Alltagsmobilität ausbremst. Private Nutzung soll dort haften, wo sie typische Risiko- und Problemkonstellationen setzt – die im Entwurf beschriebenen Standardfälle sind dafür jedoch nicht prägend.

Die in der Begründung hervorgehobenen Problemkonstellationen betreffen in erster Linie das Geschäft mit Leihfahrzeugen. Trotzdem werden private Nutzer und Flottenbetreiber in einen Topf geworfen, obwohl die angezeigten Probleme hauptsächlich von Free-Floating-Angeboten ausgehen und in der Natur der Sache liegen: die Fahrzeuge der Verleiher befinden sich rund um die Uhr im öffentlichen Raum, werden von sehr vielen Menschen benutzt und das Nutzungsverhalten ist nur bedingt kontrollierbar. Außerdem sind die Fahrzeuge der Vermieter besonders stark von Vandalismus betroffen, die ebenso häufig zu Schäden Dritter führen. Man denke einfach an das korrekt am Straßenrand abgestellte eKF und Unbekannte, die es gegen ein parkendes Fahrzeug stoßen.

Zusätzlich lässt sich diese Ungleichverteilung auch empirisch belegen: Laut einer aktuellen Auswertung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) machten Leihfahrzeuge (E-Scooter) im Jahr 2023 nur rund 20 % des deutschen E-Scooter-Bestands aus, waren aber für etwa 40 % aller E-Scooter-Schäden in der Kfz-Haftpflichtversicherung verantwortlich. Auf 100 Leihfahrzeuge entfielen 0,9 Haftpflichtschäden, auf 100 private Scooter lediglich 0,4. Dies unterstreicht deutlich, dass die im Entwurf beschriebenen Problemkonstellationen vor allem das Free-Floating-Segment betreffen und nicht die große Mehrheit der privat genutzten Fahrzeuge.

Diese Risikodifferenzierung wird in der Praxis bereits abgebildet: Private E-Scooter werden über eine individuelle Kfz-Haftpflicht mit Versicherungsplakette versichert, während im Free-Floating-Betrieb der Versicherungsschutz typischerweise über das Versicherungsprogramm¹ des Anbieters organisiert wird. Wenn der Markt faktisch schon zwischen Privatnutzung und Flottenbetrieb unterscheidet, sollte auch der Gesetzgeber haftungsrechtlich und regulatorisch konsequent nach Betriebsform differenzieren – statt Elektrokleinstfahrzeuge pauschal in die Auto-Logik des StVG zu ziehen.

¹ <https://www.li.me/de-de/versicherung>

Electric Empire

Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Postfach 330231

14172 Berlin

Vereinsregister: VR 37270B

Registergericht: AG Berlin (Charlottenburg)

E-Mail : info@electricempire.de

Web : <https://electricempire.de/>

OECD/ITF („Safer Micromobility“)² ordnet das Risiko pro Fahrt von stehenden E-Scootern grob in Fahrrad-Nähe ein – und deutlich unter dem von Pkw und Motorrädern.

Zudem werden private E-Scooter im Vergleich zu Free-Floating-Fahrzeugen deutlich seltener und in der Regel nur kurzfristig im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt; außerdem ist der Kreis der Nutzenden stark begrenzt und in den allermeisten Fällen nicht schwierig, den Fahrer zu ermitteln, da dieser fast immer auch der Halter des Fahrzeugs ist.

Europäische Untersuchungen weisen zudem darauf hin, dass Nutzer privater E-Scooter im Durchschnitt vorsichtiger fahren und häufiger Schutzmaßnahmen wie Helme verwenden als Nutzer von Leih-eKF. In der dänischen Studie (FERSI)³ lag die Helmtragequote bei privaten E-Scooter-Fahrenden bei rund einem Viertel, während sie bei Nutzerinnen und Nutzern von Leih-Scootern nur im sehr niedrigen einstelligen Prozentbereich lag. Solche Unterschiede im Nutzungsverhalten sollten im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden.

Wir begrüßen die Einführung der Halterhaftung bei Free-Floating-Anbietern grundsätzlich, nicht jedoch bei privaten eKF. Private Halter nutzen ihre Fahrzeuge in der Regel deutlich umsichtiger. Der Free-Floating-Betrieb weist hingegen ein anderes Gefährdungspotenzial auf als die private Nutzung und sollte haftungsrechtlich nicht weiter mit ihr vermischt werden.

OECD/ITF („Safe Micromobility“, 2020)⁴ empfiehlt zugleich, langsame und leichte Mikromobile wie E-Scooter und Pedelecs rechtlich eher dem Fahrradverkehr zuzuordnen als klassischen Kraftfahrzeugen. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht folgerichtig, E-Scooter haftungsrechtlich in die volle Gefährdungshaftung des StVG zu überführen, während Pedelecs und Fahrräder weiterhin privilegiert bleiben.

Unfälle im Umweltverbund (Fahrrad ↔ E-Scooter): Ein Teil der Konflikte entsteht nicht im Verhältnis zum Kfz-Verkehr, sondern innerhalb des Umweltverbunds – insbesondere zwischen Fahrrädern und E-Scootern auf Radverkehrsanlagen.

² <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safer-micromobility.pdf>

³ <https://fersi.org/wp-content/uploads/2020/09/FERSI-report-scooter-survey.pdf>

⁴ https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf

Electric Empire

Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Postfach 330231

14172 Berlin

Vereinsregister: VR 37270B

Registergericht: AG Berlin (Charlottenburg)

E-Mail : info@electricempire.de

Web : <https://electricempire.de/>

Die amtliche Unfallstatistik zeigt zugleich, dass Alleinunfälle und Zusammenstöße mit Pkw einen großen Anteil der E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden ausmachen; Kollisionen mit Radfahrenden sind jedoch ebenfalls relevant. Vor diesem Hintergrund würde eine pauschale Überführung von E-Scootern in die volle Gefährdungshaftung des StVG eine zusätzliche haftungsrechtliche Asymmetrie im Umweltverbund schaffen: Fahrräder bleiben weiterhin ohne Halterhaftung, während E-Scooter-Halter – unabhängig vom nachgewiesenen Verschulden – aus „Betriebsgefahr“ in Anspruch genommen werden könnten. Das kann die Regulierung einzelner Schadensfälle erleichtern, ist aber als pauschale Risikoordnung innerhalb des Umweltverbunds nicht zwingend risikogerecht und verstärkt die Einordnung von eKF als „klassisches Kfz“.

Deshalb setzen wir uns entschieden für mehr Rücksicht und Verantwortung im Straßenverkehr ein und begrüßen jede Gesetzesinitiative, die diesem Zweck förderlich ist. Der vorliegende Entwurf greift ein reales Problem auf und verfolgt mit der Stärkung der Rechte von Geschädigten einen grundsätzlich richtigen Ansatz. In seiner derzeitigen undifferenzierten Ausgestaltung lehnen wir ihn jedoch ab.

Wir fordern daher eine klare gesetzliche Differenzierung nach Betriebsform – nicht nur in der Versicherungspraxis, sondern ausdrücklich in der haftungsrechtlichen Zurechnung:

- Privat genutzte eKF sollten nicht pauschal in die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG überführt werden, solange die im Entwurf genannten typischen Problemfälle (Abstellen im öffentlichen Raum, unklare Fahreridentität) dort nicht prägend sind.
- eKF im Free-Floating-Betrieb sollten als Betriebsmodell mit eigenem Risikoprofil adressiert werden – inklusive klarer Verantwortlichkeit des Anbieters für Abstellen/Flottenbetrieb sowie einer Opferschutz-Logik, die Geschädigten die Anspruchsdurchsetzung tatsächlich erleichtert.

Eine solche Regelung würde dem tatsächlichen Nutzungsverhalten dieser verschiedenen Anwendungsbereiche der Fahrzeuge gerecht werden. Nutzung und Risikopotenzial hängt schließlich weniger vom Typ des Fahrzeugs ab als vielmehr von der Art des jeweiligen Betriebs. Leih-Räder haben in dieser Hinsicht viel mehr mit Leih-Scootern gemeinsam als mit der gesamten Gruppe aller Fahrräder. Das Gleiche gilt natürlich auch für Privat- und Leih-eKF.

Electric Empire
Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Postfach 330231
14172 Berlin
Vereinsregister: VR 37270B
Registergericht: AG Berlin (Charlottenburg)

E-Mail : info@electricempire.de
Web : <https://electricempire.de/>

Schließlich ist es mitnichten gerechtfertigt, warum Leih-Pedelecs, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen und deutlich schwerer sind als übliche Leih-Scooter, weiterhin ohne Kfz-Pflichtversicherung und außerhalb der Gefährdungshaftung des StVG betrieben werden. Demgegenüber sollen private E-Scooter über die Gefährdungshaftung für Schäden in Verantwortung genommen werden, die überwiegend im Free-Floating-Segment entstehen. eKF sind eine wichtige und etablierte Ergänzung der urbanen Mobilität und können den Umstieg vom Auto auf ÖPNV unterstützen.

Fördert der Referentenentwurf die Verkehrswende? In der derzeitigen Form: eher nicht.

Der Entwurf orientiert sich am Auto als Haftungsmodell und behandelt E-Scooter primär als Gefahrenquelle, nicht als Mobilitätschance. Die geplante Einführung der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG steht in einem Spannungsverhältnis zu der laufenden eKFV-Novelle (Drucksache 535/25), die u. a. eine stärkere Einbindung in den Radverkehr anstrebt.

Diese diskrepante Behandlung von eKF – einerseits gewünscht als klimafreundliche Alternative, andererseits juristisch als Kraftfahrzeug eingestuft – wird durch weitere nutzungshemmende Faktoren verstärkt: Ausschluss von Intermodalität: Die jüngsten Verbote in mehreren ÖPNV-Unternehmen⁵ (u. a. im Zusammenhang mit nicht anerkannten Batteriezertifizierungen) isolieren eKF in vielen Städten vom intermodalen Verkehrsfluss und schwächen die First-/Last-Mile-Funktion.

Indirekte Belastung privater Nutzer: Eine undifferenzierte Haftungsverschärfung kann zudem Rechtsunsicherheiten und Folgekosten erhöhen, ohne dass private Halter die typischen Problemkonstellationen (Free-Floating) maßgeblich prägen.

Das eKF wird damit nicht als neue Option zur Verkehrswende behandelt, sondern als zu regulierendes Risiko, dessen Betrieb mit hohen rechtlichen und praktischen Hürden belegt wird. Dies läuft faktisch gegen die Verkehrswende, auch wenn sich der Entwurf rhetorisch auf die UN-Ziele bezieht.

⁵ <https://www.vdv.de/presse.aspx?id=b81e8640-f652-456a-ba55-818b8f872a1f&mode=detail>

Electric Empire

Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Postfach 330231

14172 Berlin

Vereinsregister: VR 37270B

Registergericht: AG Berlin (Charlottenburg)

E-Mail : info@electricempire.de

Web : <https://electricempire.de/>