

16. Januar 2026

Positionspapier zum Entwurf des Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr (Halterhaftung)

Zusammenfassung

Bolt begrüßt das Ziel des Gesetzgebers, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Geschädigten den Zugang zu Schadensersatz zu erleichtern. Gleichzeitig sehen wir den vorliegenden Referentenentwurf kritisch, da er zentrale Zusammenhänge der geteilten Mikromobilität unberücksichtigt lässt und eine verschuldensunabhängige Halterhaftung für Shared-Mobility-Anbieter vorsieht, die weder geeignet noch erforderlich ist, um die benannten Probleme zu lösen.

Eine pauschale Haftungsverschärfung zulasten der Anbieter adressiert weder die Hauptursachen von Unfällen noch die Herausforderungen im ruhenden Verkehr. Sie droht vielmehr, bewährte Mobilitätsangebote zu schwächen, ohne einen messbaren Sicherheitsgewinn zu erzielen.

Unsere Kernforderungen

Um eine wirksame, verhältnismäßige und evidenzbasierte Regulierung zu erreichen, fordern wir:

- 1. Keine Einführung einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung für Shared-Mobility-Anbieter**
Shared-Mobility-Plattformen dürfen nicht pauschal für das Verhalten individueller Nutzer haftbar gemacht werden, auf das sie keinen unmittelbaren Einfluss haben.
- 2. Differenzierte Betrachtung von Fahrbetrieb und ruhendem Verkehr**
Unfälle im Fahrbetrieb und Vorfälle mit abgestellten Fahrzeugen haben unterschiedliche Ursachen und erfordern unterschiedliche regulatorische Ansätze.
- 3. Regulierung auf Basis relativer Sicherheitskennzahlen**
Maßstab für Regulierung sollten Risiken pro Fahrt oder pro Kilometer sein und nicht isolierte absolute Unfallzahlen.
- 4. Stärkung wirksamer Alternativen zur Haftungsverschärfung**
Abstellinfrastruktur, digitale Lenkung, Aufklärung und Durchsetzung sind nachweislich wirksamer als eine Ausweitung der Haftung.

Begründung

1. Aktuelle Situation

Geteilte Mikromobilität ist heute fester Bestandteil des urbanen Verkehrs. Hunderttausende Menschen nutzen E-Scooter täglich als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr oder als Alternative zum Auto. Zahlreiche Städte integrieren Shared Mobility inzwischen aktiv in ihre Verkehrs- und Klimastrategien.

Parallel dazu haben Anbieter in den letzten Jahren erheblich in Sicherheitsmaßnahmen investiert: technische Fahrzeugstandards, digitale Parkzonen, Geschwindigkeitsanpassungen, Nutzeraufklärung und enge Kooperationen mit Kommunen gehören heute zum Standard.

2. Kritik am aktuellen Entwurf

2.1 Fehlende Einordnung der Unfallzahlen

Der Referentenentwurf verweist auf steigende Unfallzahlen seit 2020, ohne diese in Relation zur stark gewachsenen Nutzung zu setzen. Die Zahl der Fahrten und die zurückgelegten Kilometer haben sich seitdem vervielfacht.

Entscheidend für die Bewertung von Verkehrssicherheit ist jedoch nicht die absolute Zahl, sondern das **relative Risiko pro Fahrt oder pro Kilometer**. Dieses ist nach verfügbaren Daten seit Jahren rückläufig. Eine Regulierung, die diesen Zusammenhang ignoriert, verfehlt eine sachgerechte Risikoabwägung.

2.2 Vermischung unterschiedlicher Sachverhalte

Der Entwurf behandelt Unfälle im Fahrbetrieb und Vorfälle mit abgestellten Fahrzeugen als einheitliches Problem. Diese Gleichsetzung ist fachlich nicht haltbar:

- Unfälle im Fahrbetrieb hängen überwiegend mit individuellem Verhalten, Verkehrsführung und Infrastruktur zusammen.
- Vorfälle im ruhenden Verkehr sind primär eine Frage von Abstellflächen, Ordnung und Durchsetzung.

Eine pauschale Halterhaftung kann diese unterschiedlichen Ursachen nicht adressieren.

2.3 Unverhältnismäßige Verantwortungsverschiebung

Shared-Mobility-Anbieter stellen Fahrzeuge zur Verfügung, kontrollieren jedoch weder Fahrweise noch situatives Fehlverhalten der Nutzer. Eine verschuldensunabhängige Halterhaftung würde die Verantwortung auf Akteure verlagern, die strukturell keine vollständige Kontrolle ausüben können.

In vergleichbaren Miet- und Sharing-Konstellationen (z. B. Fahrradverleih) existiert eine solche pauschale Haftung nicht. Eine Sonderbehandlung von E-Scooter-Sharing ist daher systematisch nicht gerechtfertigt.

3. Folgen einer Haftungsverschärfung

Eine Ausweitung der Halterhaftung hätte absehbare Nebenwirkungen:

- Erheblich steigende Versicherungs- und Betriebskosten für Anbieter
- Reduktion von Flottengrößen, insbesondere in dichten Innenstädten
- Rückzug von Angeboten, vor allem in kleineren und strukturschwachen Kommunen

Dies würde klimafreundliche Mobilitätsangebote schwächen und könnte zu mehr motorisierten Individualverkehr führen – mit negativen Effekten für Sicherheit, Umwelt und Städte.

Nicht zuletzt kann eine pauschale verschuldensunabhängige Halterhaftung einen unerwünschten Nebeneffekt erzeugen, indem sie Verursacher aus ihrer potenziellen Verantwortung nimmt und somit Anreize für missbräuchliches bzw. versicherungsbetrügerisches Verhalten schafft.

Einordnung & Empfehlung

Bolt unterstützt Regulierung, die Sicherheit messbar verbessert und praktikabel umsetzbar ist. Statt einer pauschalen Halterhaftung empfehlen wir:

- den gezielten Ausbau von Abstellinfrastruktur,
- digitale Steuerungsinstrumente (z. B. Parkzonen, Geofencing),
- Aufklärung und Sensibilisierung von Nutzerinnen und Nutzern,
- sowie eine konsequente Durchsetzung bestehender Regeln.

Diese Maßnahmen haben sich in der Praxis bewährt und tragen unmittelbar zur Reduktion von Konflikten und Vorfällen bei.

Eine evidenzbasierte Regulierung sollte dort ansetzen, wo Risiken tatsächlich entstehen – und die Rolle geteilter Mikromobilität als Teil einer nachhaltigen, sicheren und multimodalen Stadtmobilität ausdrücklich anerkennen.