

## Stellungnahme zum

# Referentenentwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) im Straßenverkehr

Berlin, 16.01.2026

### Vorbemerkung

Nach geltendem Recht besteht gemäß § 7 Absatz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) eine verschuldensunabhängige Haftung des Halters eines Kraftfahrzeugs für Personen- oder Sachschäden, die beim Betrieb des Fahrzeugs entstehen (Gefährdungshaftung). Daneben regelt § 18 Absatz 1 StVG die Haftung des Fahrzeugführers, der – soweit kein unabwendbares Ereignis vorliegt – für Schäden aus vermutetem Verschulden einzustehen hat.

Bislang gilt für langsam fahrende Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h eine Haftungsprivilegierung nach § 8 Nr. 1 StVG. Unter diese Regelung fallen auch eKF (wie E-Scooter), motorisierte Krankenfahrstühle sowie bestimmte langsame Nutzfahrzeuge in der Land-, Forst- und Bauwirtschaft.

Der Blick auf die verschiedenen Verkehrsträger als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden zeigt, dass die eKFs hier nur einen sehr geringen jährlichen Anteil von 2,6% im Vergleich zu Pkws von 61% haben (vgl. Tabelle 1).

	2021	2022	2023	2024
Pkw	160 771	176 661	180 049	177 317
Anteil	62,1%	61,0%	61,7%	61,0%
eKF	3 882	5 661	6 248	7 655
Anteil	1,5%	2,0%	2,1%	2,6%
Gesamt	258 987	289 672	291 890	290 701

Tabelle 1: Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschäden nach Verkehrsmittel und dessen Anteil an allen Unfällen, Statistisches Bundesamt

Die überwiegende Zahl der in Tabelle 1 genannten Unfälle ereignet sich während des Fahrens und ist damit haftungsrechtlich bereits erfasst, denn es besteht nach geltendem Recht ein Haftungsrahmen über die Pflichtversicherung sowie die deliktsrechtliche Haftung des Fahrerenden.

Der Referentenentwurf verfolgt das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Rechte von Geschädigten im Straßenverkehr zu stärken, die durch falsch abgestellte E-Scooter zu Schaden gekommen sind. Kern des Entwurfs ist die Änderung von § 8 Nr. 1 StVG, durch die eKF aus der bestehenden Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge herausgenommen werden. Künftig unterlägen E-Scooter damit der verschuldensunabhängigen Halterhaftung (§ 7 StVG) sowie der vermuteten Fahrerhaftung (§ 18 StVG). Für Mietfahrzeuge bedeutete dies, dass künftig der Halter – also regelmäßig der Verleiher – nicht nur mehr für Schäden während des Betriebs bei Fahrerflucht hafteten, sondern auch nach dem Abstellen der E-Scooter. Dadurch würden Geschädigte (durch falsch abgestellte E-Scooter oder bei Fahrerflucht) besser abgesichert und die Beweislast vereinfacht.

## **Position des VCD**

Der VCD teilt die Intention des Gesetzgebers, die Verkehrssicherheit im Sinne der im Koalitionsvertrag vereinbarten „Vision Zero- Null Verkehrstote und Schwerverletzte“ zu erhöhen und die Rechte von Geschädigten zu stärken, lehnt aber die vorgeschlagene Herausnahme der eKF aus der bisherigen Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge ab. Aus Sicht des VCD setzt der Entwurf an einem nachrangigen Punkt an (s. dazu auch Tabelle 1 und die sehr geringen Anteile von EKFs als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden) und adressiert die strukturellen Ursachen von Unfällen mit E-Scootern nicht hinreichend. Statt das Haftungsregime für eKF zu verschärfen, sollten vorrangig die Rahmenbedingungen für sichere, konfliktarme und regelkonforme Nutzung verbessert werden. Dies gilt insbesondere mit Blick auf den Fuß- und den Radverkehr und das Erreichen der Vision Zero insgesamt.

### **1. Infrastruktur für sichere Netze**

Der VCD hält den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die wirksamste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, auch für Elektrokleinstfahrzeuge. Dazu gehören insbesondere:

- **Dichte und sichere Radverkehrsnetze**  
Durch den Umbau bisheriger Kfz-Flächen zugunsten von Radverkehrsanlagen und fahrad- bzw. eKF-freundlichen Querschnitten werden Konflikte zwischen E-Scootern und Radfahrenden reduziert und das Risiko von Rechtsabbiegeunfällen mit Kfz gesenkt. Sichere, durchgängige Netze bieten auch E-Scooternutzenden eine attraktive Alternative zur regelwidrigen Nutzung von Gehwegen.
- **Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Abstellanlagen/Mobilitätsstationen**  
Durch den Umbau konventioneller Pkw-Parkplätze zu Abstellanlagen für Sharing-Fahrzeuge und zu integrierten Mobilitätsstationen werden regelwidrig auf Gehwegen abgestellte E-Scooter deutlich reduziert und etwaige Stolperfallen damit vermieden. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum zugunsten sicherer und barrierefreier Fußwege neu geordnet.
- **Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit**  
Eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts senkt die Schwere von Unfällen und verbessert die Chance, Unfälle zwischen Kfz und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für alle besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu Fuß Gehende, Radfahrende und E-Scooternutzende.

### **2. Abbau von Wissens- und Regeldefiziten**

Ein wesentlicher Faktor für Unsicherheit und Regelverstöße ist mangelnde Kenntnis der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben beim Führen von Elektrokleinstfahrzeugen. Der VCD schlägt daher vor:

- **Verbindliche Hinweise der Verleihfirmen**

Sharing-Anbieter sollen verpflichtet werden, in ihren Apps und bei Vertragsabschluss verständlich und prominent auf die relevanten Regeln hinzuweisen, insbesondere auf:

- Zulässige Verkehrsflächen (Radwegbenutzung, Fahrbahn, Verbot der Gehwegnutzung)
- Promillegrenzen und Gleichstellung mit Kfz im Hinblick auf Alkoholdelikte
- Nutzung des eKF nur durch eine Person

- **Berücksichtigung in der Fahrschulausbildung**

In der Fahrschulausbildung sollten der regelkonforme Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen – sowohl aus Sicht der Nutzenden als auch aus Sicht der Kfz-Führenden – verbindlich thematisiert werden, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kenntnis der spezifischen Risiken und rechtlichen Pflichten zu fördern.

### **3. Verlässliche Nutzerrückverfolgung**

Um Verantwortlichkeiten im Schadensfall ohne generelle Ausweitung der Gefährdungshaftung sicher feststellen zu können, fordert der VCD eine verlässliche Nutzerrückverfolgung:

- Anbieter sollen über ihre Apps eine eindeutige Zuordnung von Nutzungszeit und -ort zu einem konkreten Nutzer sicherstellen.
- Die entsprechenden Daten sind datenschutzkonform, aber ausreichend lange zu speichern, um bei Unfällen oder gravierenden Verstößen eine Zuordnung zu ermöglichen.

Dies stärkt die Durchsetzbarkeit von Ansprüchen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen, ohne pauschal eine neue Gefährdungshaftungsebene einzuführen.

### **4. Nachweis sicheren Abstellens**

Zur Verringerung von Gefahren und Behinderungen auf Gehwegen, an Haltestellen, Querungstellen und vor Gebäudezugängen regt der VCD an:

- Nutzer sollten verpflichtet werden, das ordnungsgemäße Parken des Fahrzeugs am Ende der Nutzung durch ein Foto in der App zu dokumentieren.
- Die Beendigung des Mietvorgangs kann an diese Fotodokumentation gekoppelt werden.
- Anbieter sollen verpflichtet werden, auf Grundlage dieser Dokumentation regelwidrig abgestellte Fahrzeuge zeitnah zu entfernen bzw. umzuparken und Verstöße gegenüber Nutzerinnen und Nutzern zu sanktionieren.

### **Zusammenfassende Bewertung**

Der VCD erkennt den legitimen Ansatz des Referentenentwurfs an, Verkehrssicherheit zu verbessern und die Rechtsposition Geschädigter zu stärken. Die gewählte Maßnahme, Elektrokleinstfahrzeuge aus der Haftungsprivilegierung des § 8 Nr. 1 StVG herauszunehmen und vollständig in die Halter- und Fahrerhaftung nach §§ 7, 18 StVG einzubeziehen, überzeugt aus

Sicht des VCD jedoch nicht. Sie adressiert Symptome statt Ursachen und birgt die Gefahr, das Potenzial von Elektrokleinstfahrzeugen als Baustein einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität unnötig zu schwächen.

Stattdessen empfiehlt der VCD:

- einen konsequenten Ausbau sicherer Infrastruktur,
- die systematische Vermittlung von Regeln und Risiken,
- eine verlässliche Nutzerrückverfolgung und
- verbindliche Nachweise des sicheren Abstellens.

Diese Maßnahmen tragen nach Auffassung des VCD wirksamer und verhältnismäßiger dazu bei, sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Rechte von Geschädigten zu stärken, ohne die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu behindern.

### **Weiterführende Informationen**

- **VCD-Hintergrundpapier E-Scooter (02/2022)**  
[www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Elektromobilitaet/Hintergrundpapier\\_E\\_Scooter.pdf](http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Elektromobilitaet/Hintergrundpapier_E_Scooter.pdf)

### **Über den ökologischen Verkehrsclub VCD**

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine klima- und umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde er 1986 gegründet. Ziel ist, dass alle Menschen – egal ob in der Stadt oder auf dem Land – flexibel und angenehm zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn unterwegs sein können oder mit Fahrzeugen, die sich mehrere teilen. Die Mobilität der Menschen ist komfortabel, sicher und bezahlbar. Dafür arbeitet der VCD vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 lokalen Gruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Aktivist\*innen und Spender\*innen unterstützen seine Arbeit.

Der VCD ist unter der Registernummer R001837 im Transparenzregister des Deutschen Bundestags verzeichnet.

Bei Rückfragen:

Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
Anika Meenken  
030 / 280351-73  
[fahrrad@vcd.org](mailto:fahrrad@vcd.org)  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)