

14.01.2024

Stellungnahme zur Halterhaftung gem. § 8 Nr. 1 StVG für E-Scooter i.S.d. § 1 eKFV

Sehr geehrte Damen und Herren,

die PSM begrüßt die grundsätzliche Eruierung der Bundesregierung, den bestehenden Rechtsrahmen für den Straßenverkehr dahingehend weiterzuentwickeln, der die Sicherheit fördert und eintretende Risiken insbesondere im Haftungsbereich gegebenenfalls neu regelt.

Die Mitglieder der PSM investieren bereits heute massiv in die Sicherheit Ihrer Mobilitätsdienste, sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr. Von den Anstrengungen profitieren nicht nur die Nutzer:innen der Anbieter, sondern auch Dritte im Straßenverkehr. Das spiegelt sich insbesondere in den relativ gleichbleibenden Unfallzahlen wider, wonach es bei allen getätigten Fahrten konstant in 0,01% aller Fahrten zu Unfällen mit Personenschäden kommt.

Unter den aktuellen Regelungen der Elektrokraftfahrzeugverordnung §2 Nr. 1, fallen alle Elektrokraftfahrzeuge bereits unter die Pflichtversicherung. Die Versicherungsplakette dient dabei als "Nachweis, dass für das Kraftfahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht" (siehe §56 Fahrzeugzulassungsverordnung). Somit sind alle Elektrokraftfahrzeuge im fließenden Verkehr bereits vollständig versichert.

Im Frühjahr 2023 forderten die Justizminister:innen der Länder eine Reform der Haftungsprivilegierung gem. § 8 Nr. 1 StVG. Diese Überlegungen wägen sich unter der Annahme, dass langsam fahrende Fahrzeuge "nicht unbedingt eine geringere Gefahr gegenüber schneller fahrenden Fahrzeugen" darstellen würden. Dabei berufen sie sich insbesondere auf den E-Scooter, der vermeintlich aufgrund der Enge des städtischen Verkehrsraumes ein erhöhtes Schadensrisiko trüge.

Die Mitglieder der PSM stehen dieser Haltung kritisch gegenüber.

Sinkendes Unfallrisiko durch Ausbau der Parkinfrastruktur

Seit Einzug der E-Scooter in deutschen Städten, erhalten diese sukzessive Ihren (Park)Platz. Städte sind in den vergangenen Jahren dazu übergegangen, Parkeinrichtungen auszuweiten, sodass geteilte Mikromobilitätsfahrzeuge verstärkt von Gehwegen weichen (Beispiele [München](#), [Nürnberg](#), [Düsseldorf](#), [Berlin](#) u.v.a.). Damit wird ein etwaiges Unfallrisiko im ruhenden Verkehr minimiert.

Auch der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. pflichtet einer ausreichenden Parkinfrastruktur eine risikomindernde Wirkung bei ([DBSV-Position mit Stand 29. August 2023](#)). Die Erkenntnis, dass sich der E-Scooter als gängiges Verkehrsmittel bei den Bürger:innen etabliert hat, beflügelt Stadträte im gesamten Bundesgebiet, den langfristigen Ausbau einer entsprechenden Parkinfrastruktur für geteilte Mikromobilität zu mandatieren. Das von den Justizminister:innen suggerierte Unfallrisiko weicht somit den gegenwärtigen städtischen Anstrengungen. Die Forderung nach einer Reform der Haftungsregulierung speziell für E-Scooter verliert allein schon dadurch ihre Argumentationsgrundlage.

Bewertung des faktischen Unfallrisikos - fehlende Betriebsgefährlichkeit

Das vermeintliche Unfallrisiko, welches der Argumentation einer verschärften Haftungsregulierung dient, bedarf einer faktenbasierten Beleuchtung:

Im **Jahr 2023** haben unsere Mitgliedsunternehmen **50,57 Mio. Fahrten** verbuchen können. Diese entsprechen **79,75 Mio. gefahrenen Kilometern**. Auf diese Leistung kommen lediglich **26 Fälle**, bei denen Schadensersatzansprüche aufgrund von Personenschäden durch ruhende Fahrzeuge erfolglos geltend gemacht wurden. Das entspricht einem realisierten **Risiko von 0,00005141 % (Fahrten)** bzw. **0,00003260 % (Fahrleistung)**. Es stellt sich mithin die Frage, inwieweit demnach auf das durch die Justizminister:innen der Länder insinuierte Unfallrisiko als tragendes Argument abgestellt werden könne.

Die Betriebsgefährlichkeit eines Fahrzeugs folgt aus seinen faktischen, nicht aber aus seinen normativ festgestellten Eigenschaften. So konnte ein Regierungsentwurf aus dem Jahr 1977 dem Änderungsvorschlag hin zu einer Erstreckung der Gefährdungshaftung für Bau- und Landwirtschaftsmaschinen nicht standhalten, da gemäß des Rechtsausschusses ein offensichtliches Betriebsrisiko gemessen an Verkehrsunfallzahlen nicht bestand.¹ Ähnlich verhält es sich mit dem E-Scooter. So spielen Unfälle von E-Scootern im Unfallgeschehen eine verhältnismäßig geringe Rolle und bilden lediglich 2 % aller Unfallgeschehen im fließenden Verkehr ab.² Auch für Halter von E-Scootern wäre unter Betrachtung der geringen Unfallzahlen analog eine unverhältnismäßige Belastung anzunehmen, wenn die Haftungsprivilegierung entfielen.

Hemmende Effekte einer verschärften Haftungsregulierung

Jenseits der rechtssystematischen Zweckbestimmung bestehen auch nicht wirtschafts- bzw. sozialpolitische Gründe zur Rechtfertigung einer Reform der Haftungsprivilegierung nach § 8 Nr. 1 StVG:

¹ BT-Drs. 8/562, 14.

² Statistisches Bundesamt, „Die neue Zweirad-Mobilität: Zum Unfallgeschehen mit Pedelecs und E-Scootern“, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2022/unfallgeschehen_pedelec_e-scooter/statement-pedelec_e-scooter.pdf?__blob=publicationFile, Seite 2.

Bereits in der Vergangenheit hat der Gesetzgeber Halter entsprechender Fahrzeuge aus der Bau- und Landwirtschaft aus sozioökonomischen Gründen nicht mit den Kosten einer sonst gebotenen Haftpflichtversicherung belasten wollen.³

Eine verschärfte Haftungsregulierung für E-Scooter würde analog ein Mehr an (Haftpflichtversicherungs)Kostenbelastungen darstellen: unmittelbar für Halter, bei Sharing Modellen mittelbar für Bürger:innen und Besucher:innen bundesweiter Ortschaften, die die geteilte Mikromobilität bereits heute als notwendige und zweckdienliche Mobilitätsalternative zu konventionellen Verkehrsmitteln sehen.⁴

Eine wie oben von den Justizminister:innen geforderte Gefährdungshaftung würde somit auch das Potential bergen, den Beitrag zur Verkehrswende, die E-Scooter im Sharing Modell leisten,⁵ zu untergraben. Doch gerade das kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, der in der aktuellen Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes beabsichtigt, auch klima- und umweltschützende Aspekte im Rahmen eines Paradigmenwechsels zu berücksichtigen.⁶

Reform als Einfallstor für Vandalismus

Ein Ausschluss der Haftungsprivilegierung i.S.d. § 8 Nr. 1 StVG böte zugleich ein Einfallstor für Vandalismus: Ohne die Ausnahmeregelung könnte der Fahrzeughalter unabhängig von seiner eigenen Schuld für alle Verkehrsverstöße haftbar gemacht werden, die mit seinem Fahrzeug begangen werden. Dies würde eine potentiell unbegrenzte Haftung bedeuten, selbst wenn der Halter alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um eine missbräuchliche Nutzung des Fahrzeugs zu verhindern und wäre ein kaum einschätzbares Risiko für Versicherer und Fahrzeughalter.

Schon heute sehen die Mitglieder der PSM Fälle von Vandalismus, wenn auch in geringem Maße, bei denen Fahrzeuge mutwillig von Dritten gefährdend im öffentlichen Raum platziert werden. Diesem Risiko wird dort erfolgreich entgegengewirkt, wo eine Parkflächeninfrastruktur das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen außerhalb des Gehwegbereichs ermöglicht. Mit entsprechender Infrastruktur sinkt die Zerstörungswut krimineller Dritter. Der Ausbau einer adäquaten Infrastruktur - anstelle einer Reformierung des Haftungsprivilegs - sind der faktische Beitrag zur Absenkung des bereits marginalen Unfallrisikos.

Ihnen obliegt die politische Verantwortung ein solches Instrument mit Augenmaß zu erwägen und zum Zwecke eines konkreten Mehrwerts, den Bürger:innen auf der Straße spüren können, einzusetzen. Wir appellieren daher an Sie, ein ausgewogenes Modell zu entwickeln und stehen Ihnen gerne für den weiteren Austausch als Ansprechpartner zur Verfügung.

³ Canaris JBl 1995, Die Gefährdungshaftung im Lichte der neueren Rechtsentwicklung, 2 (13).

⁴ Difu 2022, E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten, <https://repository.difu.de/handle/difu/583706>, Seite 10.

⁵ Fraunhofer ISI, Verringern geteilte E-Scooter und E-Bikes die Emissionen städtischer Verkehrssysteme?, <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2022/presseinfo-24-shared-micromobility-geteiltee-scooter-bikes-emissionen-verkehr-staedte.html>.

⁶ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/stvo-novelle-2023-2229430>

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Jung

Sprecher AG Mikromobilität