Deutscher Bundestag **Drucksache 21/6984**

21. Wahlperiode 08.07.2026

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 21/5871 –

Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr

A. Problem

Die Bundesregierung führt aus, dass seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) am 15. Juni 2019 der Gebrauch von elektrischen Tret- und Stehrollern (E-Scootern) im Straßenverkehr stetig zugenommen habe. E-Scooter würden häufig in engen, innerstädtischen Verkehrsräumen eingesetzt und oft im Rahmen von örtlich ungebundenen sogenannten Free-Floating-Modellen zur Vermietung angeboten. Mit den durch E-Scooter geschaffenen Gefahrensituationen gingen auch steigende Unfallzahlen einher. Das Statistische Bundesamt habe einen deutlichen Anstieg der Beteiligten an Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen von 5.860 im Jahr 2020 auf 12.509 im Jahr 2024 registriert. Parallel dazu nehme auch die Zahl der von solchen Unfällen geschädigten Dritten zu: Während die Versicherungswirtschaft im Jahr 2020 noch 1.150 Drittschäden reguliert habe, seien es im Jahr 2023 bereits 5.000 Schadensfälle gewesen. Nach geltendem Recht seien E-Scooter als langsam fahrende Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 Kilometer in der Stunde gemäß § 8 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) von der nach dem StVG geltenden verschuldensunabhängigen Haftung des Fahrzeughalters und der Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden ausgenommen. Einschlägig sei damit allein die deliktsrechtliche Haftung nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB). Für Geschädigte sei die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen deshalb häufig schwierig, weil sie weder die Identität des Fahrers noch dessen Verschulden feststellen und nachweisen könnten.

Der Entwurf schlage eine Änderung der Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Fahrzeuge in § 8 Nummer 1 StVG vor. Dort werde eine Ausnahme für Elektrokleinstfahrzeuge vorgesehen. Für sie würden damit künftig die verschuldensunabhängige Halterhaftung nach § 7 Absatz 1 StVG und die Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden gemäß § 18 Absatz 1 StVG gelten.

B. Lösung

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5871 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 8. Juli 2026

Der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Carsten Müller (Braunschweig)
Amtierender Vorsitzender

Sebastian Steineke
Berichterstatter

Ulrich von Zons
Berichterstatter

Nadine Heselhaus
Berichterstatterin

Helge Limburg
Berichterstatter

Luke Hoß
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Sebastian Steineke, Ulrich von Zons, Nadine Heselhaus, Helge Limburg und Luke Hoß

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf **Drucksache 21/5871** in seiner 83. Sitzung am 11. Juni 2026 beraten und an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur federführenden Beratung und an den Verkehrsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses sowie gutachtliche Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen

Der **Verkehrsausschuss** hat die Vorlage auf Drucksache 21/5871 in seiner 36. Sitzung am 8. Juli 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs. Der Verkehrsausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(6)107 abzulehnen.

Der **Parlamentarische Beirat** für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen hat sich mit der Vorlage auf Drucksache 21/5871 in seiner 18. Sitzung am 20. Mai 2026 befasst. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen stellt fest, dass die Bundesregierung die Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung durchgeführt habe, indem sie auf das einschlägige Nachhaltigkeitskriterium abstelle, welches durch den Gesetzentwurf gefördert werden solle:

- Nachhaltigkeitsziel 11 (SDG 11) „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen“ mit dem Unterziel der UN-Agenda 2030: „Bezahlbare und nachhaltige öffentliche Verkehrssysteme“.

  Auf die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie bezogen sei der Indikatorenbereich 11.2.a „Mobilität – Mobilität sichern – Umwelt schonen“ einschlägig.

Darüber hinaus sollten mit dem Gesetzentwurf auch die folgenden Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung verfolgt werden:

a) „Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“,

e) „Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“.

Daher seien die Ausführungen der Bundesregierung im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung nicht zu beanstanden und eine Prüfbitte folglich nicht erforderlich.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

In seiner 46. Sitzung am 8. Juli 2026 hat der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5871 abschließend beraten.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs.

Zuvor hatte der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(6)107, den die Fraktion der AfD in den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz eingebracht hatte, mit den

Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt. Mit diesem Änderungsantrag wollte die Fraktion der AfD die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausnahme von der Haftungsprivilegierung nach § 8 Nummer 1 StVG in Bezug auf Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 eKFV auf Fälle der gewerbsmäßigen Vermietung beschränken.

Die **Fraktion der SPD** teilte mit, dass deutlich gestiegene Unfallszahlen mit E-Rollern und die schwierige Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen – insbesondere wenn der Fahrer eines solchen im Sharing-Modell nicht ermittelt werden könne oder die Fahrzeuge falsch abgestellt würden – zum vorliegenden Gesetzentwurf geführt hätten. Bislang würden Halter von E-Rollern und insbesondere Sharing-Anbieter nicht nach den für andere Verkehrsmittel vorgesehenen strengen Regeln haften. Für Fahrer solle zukünftig genau wie bei anderen Verkehrsmitteln ein vermutetes Verschulden gelten, was zur Haftung führe, sofern sie sich nicht entlasten könnten. Ferner werde die verschuldensunabhängige Halterhaftung eingeführt, womit sich Geschädigte zukünftig direkt an den Halter wenden könnten. Die Haftung im StVG knüpfe an den Betrieb eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr an und differenziere nicht nach den Eigentumsverhältnissen. Im parlamentarischen Verfahren seien alle Belange miteinbezogen worden. So seien etwa Stellungnahmen und Hinweise sowohl von gewerbsmäßigen Vermietern von E-Rollern als auch von der Gewerkschaft der Polizei (GdP) beraten worden. Letztlich habe man sich mit dem Koalitionspartner darauf verständigt, den Gesetzentwurf unverändert zu belassen.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dass der Gesetzgeber mit der Haftungsprivilegierung in § 8 StVG explizit langsam fahrende Fahrzeuge von der Gefährdungshaftung ausgenommen habe. Der Gesetzentwurf solle das bisherige Haftungsprivileg bei Elektrokleinstfahrzeugen beseitigen, womit grundsätzlich der Halter für Schäden einzustehen habe. Das Restrisiko eines nicht mehr feststellbaren Verursachers solle nicht länger beim Geschädigten verbleiben. Auf den ersten Blick seien diese Ziele nachvollziehbar. Jedoch werde das gesamte Haftungsregime des StVG unverhältnismäßig auf den Kopf gestellt. Bereits den Stellungnahmen zum Gesetzentwurf sei zu entnehmen gewesen, dass insbesondere gewerblich zur Vermietung genutzte Elektrokleinstfahrzeuge einen überdurchschnittlich hohen Anteil innerhalb dieser Haftungsgruppe ausmachten. Ungeachtet dessen solle der private Nutzer eines Elektrokleinstfahrzeugs nun aber ebenfalls nicht mehr das Haftungsprivileg bei langsam fahrenden Fahrzeugen innehaben. Auch bei der Nutzung von land- oder forstwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen oder motorisierten Krankenfahrstühlen könne es zu Unfällen kommen. Der einzige Unterschied liege darin, dass letztgenannte Fahrzeuggruppen nicht als gewerblich massenhaft vermietete, innerstädtische Transportmittel in Frage kämen. Genau hier setze der eingebrachte Änderungsantrag an, wonach private Nutzer von E-Scootern weiterhin nicht der Halterhaftung unterliegen sollten. Das Problem sei nicht das Fahrzeug, sondern der Fahrer, welcher das gewerblich gemietete Fahrzeug achtlos abstelle. Ohne Änderung könne dem Gesetzentwurf in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** nahm Bezug auf erfolgte Beratungen sowohl mit Versicherern selbst als auch dem Gesamtverband der Versicherer (GDV). Anpassungen bei Versicherungsprämien seien dabei klar verneint worden. Eine Unterscheidung nach Art des Fahrzeugs oder dem jeweiligen Eigentümer sei nicht möglich. Diesen Unterschied gebe es auch bei anderen Fahrzeugen nicht. Eine vollständige Neustrukturierung des Haftungsregimes könne nicht erfolgen. Ohnehin sei die Frage der entsprechenden Zulässigkeit – mithin ob bei unterschiedlichen Fahrzeugen unterschiedliche Haftungsregime angewendet werden könnten – rechtlich hochumstritten. Durch den zustimmungsfähigen Gesetzesentwurf würden auch schwere Unfälle durch E-Roller, wie in den letzten Jahren häufiger aufgetreten, erfasst und zur Unterstützung von Geschädigten Haftungsfragen insgesamt abschließend geklärt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** räumte ein, dass ein Problem bestehe, insbesondere wenn Leih-Roller auf unerlaubten Flächen abgestellt würden. Die Lösung liege in von Städten fest ausgewiesenen Parkzonen. Der gewünschte Regelungseffekt, dass die Fahrzeuge nicht länger auf Gehwegen eine Behinderung darstellten, sei deutlich besser mit der konsequenten Durchsetzung von Abstellregelungen zu erreichen als mit einer allgemeinen Haftungsregelung. Letztere betreffe auch die privaten Nutzer, bei welchen das Abstellproblem erheblich geringer sei als im Mietbereich. Die zu hohen Unfallzahlen seien zudem ins Verhältnis zu setzen. Zunächst seien diese Ausdruck einer äußerst stark gestiegenen Nutzerzahl. Die zunehmende innerstädtische Nutzung sei auch eine Chance – als platzsparende und emissionsärmere Alternative zum kraftstoffgetriebenen, motorisierten Individualverkehr. Wegen der langsameren Höchstgeschwindigkeit sei die entsprechende Nutzung grundsätzlich auch sicherer. Ein unterschiedliches Haftungsregime sei aufgrund der beschriebenen Abstellthematik begründbar, da privat genutzte E-Roller nur äußerst selten willkürlich im öffentlichen Raum abgestellt würden. In den nur schwer vorstellbaren Situationen, in welchen der konkrete Fahrer vom Unternehmen nicht ermittelt werden könne, sei die

angestrebte Haftung durch das Unternehmen zu begrüßen. Im Ergebnis werde man sich bei der Abstimmung zum Gesetzentwurf enthalten.

Berlin, den 8. Juli 2026

Sebastian Steineke
Berichterstatter

Ulrich von Zons
Berichterstatter

Nadine Heselhaus
Berichterstatterin

Helge Limburg
Berichterstatter

Luke Hoß
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333