

## Änderungsantrag

der Abgeordneten Ulrich von Zons, Thomas Fetsch, Knuth Meyer-Soltau, Tobias Matthias Peterka und der Fraktion der AfD

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 21/5871, 21/6984 –

### Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

1. In § 8 Nummer 1 wird nach der Angabe „das sich im autonomen Betrieb befindet,“ die Angabe „oder um ein gewerbsmäßig an wechselnde Personen vermietetes Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung,“ eingefügt.

Berlin, den 7. Juli 2026

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

### Begründung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr“ (Drucksache 21/5871) bezweckt eine Änderung der Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Fahrzeuge nach § 8 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Kraftfahrzeuge, die unter § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) fallen, sollen explizit von dieser Haftungsprivilegierung der Ausnahmetatbestände des § 8 StVG ausgenommen werden.

Gemäß Nummer 1 sind hierbei Kraftfahrzeuge privilegiert, die auf einer ebenen Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren können, ausgenommen es handelt sich um ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion. Dies führt in der Praxis zu drei Kategorien von Fahrzeugen, die unter dem Haftungsprivileg fallen:

1. Kraftfahrzeuge, die als Elektrokleinstfahrzeuge unter § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen,
2. Langsam fahrende Nutzfahrzeuge, insbesondere aus der Land-, Forst- und Bauwirtschaft sowie
3. Motorisierte Krankenfahrstühle.

Mit der geplanten Gesetzesänderung würde die Gruppe der Elektrokleinstfahrzeuge gemäß § 1 Absatz 1 eKFV zukünftig vollumfänglich aus dieser Haftungsprivilegierung herausfallen, sodass nur noch langsam fahrende Nutzfahrzeuge und motorisierte Krankenfahrstühle von dieser Ausnahme profitieren.

Als Argument wird herangeführt, dass Geschädigten zukünftig die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vereinfacht werden soll, sollte der durch das Elektrokleinstfahrzeug verursachte Schaden im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeuges stehen. Insbesondere sollen somit auch ruhende Elektroroller erfasst werden, die sachgemäß abgestellt worden sind, aber auch unsachgemäß abgestellte oder liegende bzw. umgefallene Elektroroller, von denen regelmäßig eine erhöhte Gefahrenquelle ausgeht.

In der Praxis haben sich insbesondere drei Konstellationen als die häufigsten Unfallszenarien und deren Haftungsregularien herausgestellt (s. Protokoll des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2022, Gefährdungshaftung bei langsam fahrenden Kraftfahrzeugen, Stephan Miller). Würde man diese neue Regelung des Gesetzentwurfs auf diese regelmäßigen Szenarien anwenden, würden sich die Szenarien zukünftig bzgl. der Haftungsfragen wie folgt auflösen lassen:

Als erste Fallgruppe besteht das Szenario der Kollision zwischen Elektrorollern und anderen Verkehrsteilnehmern. In aller Regel wird der Geschädigte aufgrund des Unfallgeschehens die Daten des Fahrers aufnehmen können oder aber anhand des Versicherungskennzeichens seine Ansprüche gegen die Haftpflichtversicherung des Halters geltend machen können.

Die zweite Fallgruppe umfasst die Fälle der Unfallflucht durch den Fahrzeugführer des Elektrorollers. In dieser Konstellation des unerlaubten Entfernens vom Unfallort sind wiederum drei weitere Szenarien als Unterfälle denkbar. Im ersten Szenario flüchtet der Fahrzeugführer mit dem Elektroroller, sodass die Aufnahme der Personalien in aller Regel nicht möglich sein wird und nur das Versicherungskennzeichen als Anhaltspunkt, zur Identifikation der Haftpflichtversicherung und somit weitergehend auch des Halters, herangezogen werden kann. Im zweiten Unterfall flüchtet der Fahrzeugführer mitsamt Elektroroller ohne Kenntnisnahme des Versicherungskennzeichens; somit wird eine Geltendmachung des Anspruchs gegen den Fahrzeugführer oder Halter aufgrund fehlender Indizien in aller Regel ins Leere laufen. Im dritten Szenario flüchtet der Fahrzeugführer ohne Elektroroller. Somit wird die Identifikation des Halters wie im ersten Szenario anhand des Versicherungskennzeichens ermöglicht.

Die dritte Fallgruppe umfasst unsachgemäß abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge, also insbesondere liegende oder umgefallene Elektroroller. Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend gemäß § 11 Absatz 5 eKFV. Somit dürfen Elektroroller auf dem Gehweg geparkt werden, wenn keine Fußgänger behindert werden. Es hat sich jedoch mittlerweile als problematisch herausgestellt, dass Elektroroller häufig, anders als bei Fahrrädern, mitten auf dem Gehweg oder dem Fahrradweg abgestellt werden und somit die Belange der Fußgänger und anderer Verkehrsteilnehmer außer Acht gelassen werden. Vor allem bei Dunkelheit und schlechter Beleuchtung kann es somit zu schweren Verletzungen kommen, wenn das Elektrokleinstfahrzeug nicht früh genug als Gefahrenquelle erkannt wird und somit nicht zeitnah ausgewichen werden kann. Auch in diesen Fällen existieren zwei weitere Unterfälle. So ist im ersten Szenario durch das Versicherungskennzeichen der Halter des Fahrzeuges durch die Haftpflichtversicherung zu ermitteln. Im zweiten Szenario ist der Verursacher bekannt, der das Elektrokleinstfahrzeug unsachgemäß abgestellt oder umgeworfen hat, sodass der Verursacher die Haftungsrisiken trägt. Sollte der Elektroroller aufgrund von Unwetter oder anderen externen Einflussfaktoren umgefallen sein, so liegt zumindest die Beweispflicht zur Exkulpation beim Halter.

Alle drei Fallgruppen zeigen auf, dass die Halterhaftung insbesondere dann relevant wird, wenn der Fahrzeugführer nicht zu ermitteln ist. In der ersten Fallgruppe ist der Fahrzeugführer als direkter Ansprechpartner vor Ort;

sollte er die Örtlichkeit verlassen, so greift die zweite Fallgruppe mit dem Unterfall des unerlaubten Entfernens vom Unfallort. In der zweiten und dritten Fallgruppe sind die Szenarien für die Haftung des Halters relevant, in denen zumindest das Elektrokleinstfahrzeug mitsamt Versicherungskennzeichen zu identifizieren ist. Alle anderen Fallkonstellationen können über die allgemeine deliktsrechtliche Haftung nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) reguliert werden oder sind rein praktisch aufgrund fehlender Anhaltspunkte nicht zu regulieren.

Die aufgeworfenen Problemkonstellationen, insbesondere der liegenden oder umgefallenen Elektroroller betrifft daher regelmäßig vermietete Elektroroller. Der Gesetzentwurf trennt daher nicht ausreichend zwischen privat genutzten und gewerblich zur Vermietung genutzten Elektrorollern.

Die hauptsächlich betroffenen problematischen Fallgruppen betreffen gewerblich zur Vermietung genutzte Elektroroller. Auch die Auswertung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) legte dar, dass zwar die privat genutzten Elektrokleinstfahrzeuge die größte Gruppe der genutzten Elektroroller ausmachen, die Unfallhäufigkeit bei gewerblich zur Vermietung genutzten Elektrorollern jedoch deutlich höher liegt. So machen diese sogenannten „Leih-Scooter“ nur circa 20 % des gesamten Aufkommens an Elektrorollern im Straßenverkehr aus, 40 % der regulierten Schäden im Zusammenhang mit Elektrorollern sind aber auf diese „Leih-Scooter“ zurückzuführen. Im Jahre 2023 kamen auf 100 „Leih-Scooter“ 0,9 Unfälle, auf 100 private Elektroroller jedoch nur 0,4 Unfälle. Als Gründe werden unterschiedliche Nutzerprofile zwischen privaten und vermieteten Elektrorollern herangezogen. So sind private Nutzer von Elektrorollern in der Regel Vielfahrer, nutzen das Gefährt für den Arbeitsweg, sind über 30 Jahre alt und fahren mit Helm auf dem Radweg oder der Straße. Gewerbliche Nutzer sind in der Regel jünger, fahren zumeist in der Freizeit, sind weniger geübt und nutzen häufiger den Gehweg ([www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/e-scooter-setzen-sich-auf-deutschlands-strassen-durch-185626](http://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/e-scooter-setzen-sich-auf-deutschlands-strassen-durch-185626), abgerufen am 16.06.2026). Während private Nutzer ihr Elektrokleinstfahrzeug gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 2 mit einer gültigen Versicherungsplakette ausstatten müssen und somit eine Haftpflichtversicherung abzuschließen haben, haben Anbieter von gewerblich zur Vermietung genutzten Elektrorollern in aller Regel ein Versicherungsprogramm mit Versicherungsunternehmen abgeschlossen, sodass schon faktisch eine Unterscheidung zwischen privaten und gewerblich genutzten Elektrorollern im Markt und Straßenverkehr besteht.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung unterscheidet daher nicht ausreichend zwischen der privaten und gewerblich zur Vermietung bestimmten Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen. Eine dementsprechende Änderung des Gesetzentwurfs ist daher notwendig, um den faktischen Unterschieden zwischen Elektrorollern von privaten Nutzern und von Anbietern bzw. Nutzern gewerblich genutzter Elektroroller und dahingehend unterschiedlichen Haftungsanforderungen gerecht zu werden.