



Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz

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

Berlin, 16.01.2026
Abt. Innenpolitik | 33, AL3

I. - Hintergrund

Als Vertretung von über 210.000 Beschäftigten aus Polizei- und Sicherheitsbehörden in Deutschland nimmt die Gewerkschaft der Polizei (GdP) regelmäßig zu politischen Gesetzesinitiativen Stellung, die einen Bezug zum polizeilichen Arbeitsalltag aufweisen. Vor diesem Hintergrund bedanken wir uns für die Möglichkeit, unsere Expertise zum vorliegenden Referentenentwurf (RefE Haftung Elektrokleinstfahrzeuge) beizutragen.

II. - Im Allgemeinen

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) begrüßt die Einführung einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG für Elektrokleinstfahrzeuge (EKF). Der Gesetzesentwurf ist im Grundsatz geeignet, die bestehende haftungsrechtliche Lücke im Bereich der EKF zu schließen und den Opferschutz im Straßenverkehr nachhaltig zu verbessern. Die bestehende Ausnahme für Krankenfahrstühle wird weiterhin ausdrücklich begrüßt.

III. - Im Einzelnen

III.I Systematische Einordnung und Gefährdungspotenzial von EKF

EKF sind gemäß § 1 Abs. 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) Kraftfahrzeuge. Trotz ihrer durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h geht von ihnen ein typisches, dem Kraftfahrzeugbetrieb innewohnendes Gefährdungspotenzial aus, das unabhängig vom Verschulden der Fahrerin bzw. des Fahrers zu erheblichen Schäden führen kann. Die Einführung einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung trägt diesem Umstand Rechnung und entspricht den Grundprinzipien der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr.

III.II Erleichterung der Schadensregulierung und Schließung bestehender Haftungslücken

Insbesondere im Bereich der EKF kommt es aufgrund häufig wechselnder oder gänzlich unbekannter Nutzer:innen - etwa im Rahmen kommerzieller Sharing-Angebote - regelmäßig zu erheblichen Problemen bei der Fahrer:innenidentifizierung und der Feststellung eines individuellen Verschuldens. Die Anknüpfung der Haftung an die Halterin bzw. den Halter schafft hier Rechtssicherheit und verhindert Haftungslücken zulasten der Unfallopfer. Zugleich ermöglicht sie eine schnelle und effektive Entschädigung der Geschädigten.

III.III Verbesserte Sicherheitsanreize für Halter und Betreiber

Die Einführung einer Halterhaftung setzt notwendige Anreize für Halter, insbesondere Betreiber großer Sharing-Flotten, ihre Fahrzeuge technisch einwandfrei zu warten, sicherheitsrelevante Mängel frühzeitig zu beheben und insgesamt sichere Betriebsbedingungen zu gewährleisten. Dies trägt nach Auffassung der GdP unmittelbar zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

III.IV Systematische Fortführung des Straßenverkehrshaftungsrechts

Mit der Einbeziehung der EKF in die Gefährdungshaftung wird eine systematische und folgerichtige Gleichbehandlung mit anderen motorisierten Kleinstfahrzeugen erreicht. Der Gesetzes-

entwurf fügt sich damit schlüssig in das bestehende haftungsrechtliche Gefüge des Straßenverkehrs ein.

IV. - Weitergehender Regelungsbedarf

Die GdP sieht im vorliegenden Entwurf gleichwohl weiteren Anpassungsbedarf. So greift der vorgesehene Gesetzesentwurf zu kurz, da er lediglich EKF erfasst.

Die GdP spricht sich deshalb für eine Ausweitung der Gefährdungshaftung auf alle langsam fahrenden Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h und maximal 20 km/h aus. Aus systematischen und haftungsrechtlichen Gründen überzeugt die Nichtberücksichtigung anderer langsam fahrender Kraftfahrzeuge mit vergleichbarem - teils sogar höherem - Gefährdungspotential nicht.

Wenn man die im vorliegenden Referentenentwurf (RefE) angegebenen statistischen Zahlen nicht als absolute Werte, sondern prozentual betrachtet, ist der Anteil von EKF als Unfallbeteiligte in Relation zu den zugelassenen Fahrzeugen sogar rückläufig. Für diese Betrachtung wurde der Wert der Unfallbeteiligten mit EKF aus Tabelle 2 (vgl. Seite 3 der Begründung des RefE) in Bezug zu den zugelassenen Fahrzeugen aus Tabelle 1 (vgl. Seite 2 der Begründung des RefE) gesetzt.

Relation von Unfallbeteiligten mit EKF zu versicherten EKF

	Jahr	2020	2022	2023
Tabelle 1 des RefE (Seite 2 der Begründung)	Anzahl versicherter EKF (E-Scooter)	180000	764000	990000
Tabelle 2 des RefE (Seite 2 der Begründung)	Unfallbeteiligte mit EKF (E-Scooter)	8446	9869	12509
Relation von Unfallbeteiligten mit EKF (E-Scootern) zu versicherten EKF		4,69 %	1,29 %	1,26 %

In der Tabelle 3 (vgl. Seite 5 der Begründung des RefE) werden die Zahlen für land- oder forstwirtschaftliche (LoF) Zugmaschinen angegeben. Werden die im RefE angegebenen Werte zur Hauptverursachung in Relation zur Gesamt-Unfallbeteiligung gesetzt, ergibt folgende prozentuale Verteilung:

Relation von Hauptverursachung zu Unfallbeteiligung

	Jahr	2021	2022	2023	2024
EKF	Unfallbeteiligung	5860	8446	9869	12509
	Hauptverursachung	4057	5888	6465	7925
Relation von Hauptverursachung zur Gesamt-Unfallbeteiligung	69,23 %	69,71 %	65,51 %	63,35 %	
LoF-Zugmaschinen	Unfallbeteiligung	2447	2251	2248	2317
	Hauptverursachung	1424	1312	1288	1373
Relation von Hauptverursachung zur Gesamt-Unfallbeteiligung	58,19%	58,29%	57,30%	59,26%	

In Auswertung der obigen statistischen Erhebungen zeigt sich eindeutig: Sowohl EKF als auch LoF-Zugmaschinen weisen einen Hauptverursacheranteil von über 50 % auf. EKF liegen im Jahr 2024 mit 63,35 % sogar deutlich über diesem Schwellenwert, wenngleich dies einem Rückgang von rund 6 % gegenüber 2021 entspricht. Bei LoF-Zugmaschinen ist im selben Zeitraum hingegen ein Anstieg von 58,19 % auf 59,26 % zu verzeichnen. Mit einem Unterschied von lediglich vier Prozentpunkten liegen die Verursacheranteile beider Fahrzeugklassen bemerkenswert nah beieinander.

Diese Zahlen widerlegen die Annahme, dass nur EKF ein signifikantes haftungsrechtliches Risiko darstellen. Im Gegenteil: Die Daten belegen, dass langsam fahrende Nutzfahrzeuge in vergleichbarem Maße unfallrelevant sind – und dies, obwohl die Statistik sie nicht einmal vollständig und differenziert erfasst. LoF-Zugmaschinen bilden die Gruppe der langsam fahrenden Nutzfahrzeuge nur unzureichend ab. Sie umfasst z. B. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und andere Kraftfahrzeuge nicht; zugleich sind in der Tabelle Fahrzeuge enthalten, die aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit gar nicht zur Zielgruppe gehören. Die tatsächliche Risikolage dürfte daher eher unterschätzt als überschätzt werden.

Besonders ins Gewicht fällt, dass diese Nutzfahrzeuge aufgrund ihrer erheblich höheren Masse ein deutlich größeres Schadenspotenzial besitzen als EKF. Es wäre kaum sachgerecht, eine Gefährdungshaftung für EKF einzuführen, während schwerere und potenziell wesentlich gefahrträchtigere Fahrzeuge weiterhin ausgenommen blieben. Umso mehr gilt dies, als sowohl der 60. Verkehrsgerichtstag (VGT) als auch die 94. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister (JuMiKo) ausdrücklich empfehlen, alle langsam fahrenden Kraftfahrzeuge in die Halterhaftung, mit Ausnahme der Krankenfahrstühle, einzubeziehen.

Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gibt es keinen plausiblen Grund für eine Ausnahmestellung dieser Fahrzeuge. Die Kosten für Halterinnen und Halter würden lediglich moderat ansteigen, während Betriebe durch eine Entlastung der Betriebshaftpflichtversicherung sogar profitieren könnten. Zudem ist davon auszugehen, dass kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht: Das etablierte System der Versicherungskennzeichen bzw. -folien ist bereits weitgehend digitalisiert und wird von Versicherern routinemäßig abgewickelt.

Insgesamt spricht die Faktenlage klar dafür, alle langsam fahrenden Kraftfahrzeuge in die Halterhaftung einzubeziehen. Eine Beschränkung auf EKF wäre weder sachlich begründbar noch rechtspolitisch konsistent.

V. - Schlussbemerkung

Die GdP unterstützt den Gesetzgeber ausdrücklich in seinem Ziel, den Opferschutz im Straßenverkehr zu stärken und die Haftungsstrukturen an die Realitäten des EKF-Verkehrs anzupassen. Der vorliegende Entwurf stellt hierfür einen wesentlichen Schritt dar. Zur vollständigen und konsistenten Regelung im Sinne eines kohärenten Gefährdungshaftungsrechts hält die GdP jedoch eine Einbeziehung aller langsam fahrenden Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Krankenfahrstühle, für erforderlich.