

# **E-Scooter im Versicherungs- und Verkehrsrecht**

Nichts hat in letzter Zeit das Stadtbild auf den öffentlichen Wegen und Straßen so verändert wie die E-Scooter. Die rechtliche Grundlage für die E-Scooter ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ([eKFV](#)). Es ist aber immer noch nicht jedem bewusst, wie die Regelungen für die E-Scooter ausgestaltet sind, wann ein Fahrer haftet und wann er Deckungsschutz von der Versicherung hat. Denn die eKFV öffnet auch den Anwendungsbereich auf andere Paragraphen. Auf diese Fragen geht dieser Beitrag ein und liefert auch die entsprechenden Antworten.

## **I. Gesetzliches Rahmenwerk**

### **Anforderungen an das Inbetriebsetzen**

Jeder E-Scooter, der auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden soll, braucht nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 eKFV entweder eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder eine Einzelbetriebserlaubnis für diesen einen E-Scooter, wenn z.B. der Hersteller für das Modell keine Allgemeine Betriebserlaubnis beantragt hat, aber dieses Modell die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Sollte der Besitzer eines E-Scooters eine fahrzeugtechnische Änderung an dem E-Scooter vorgenommen haben, welcher schon eine ABE hat, so muss eine erneute Erlaubnis beim Kraftfahrtbundesamt beantragt werden. Ferner braucht es nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 eKFV wie bei den Mofas eine Versicherungsplakette sowie nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 eKFV eine Fahrzeug-Identifikationsnummer, wie wir sie bei den Autos auch als FIN kennen. Genauso wie bei den Fahrrädern braucht es nach § 4 Abs. 1 eKFV auch unabhängig vom jeweiligen Modell zwei voneinander unabhängige Bremsen, mindestens eine Klingel (§ 6 eKFV) oder Hupe sowie ein Licht (§ 5 eKFV). Das Licht

kann auch abnehmbar sein. Das Licht ist aber bei Tageslicht nicht zwingend erforderlich.

## **Fahrer muss mindestens 14 Jahre alt sein**

Der Fahrer eines E-Scooters muss nach § 3 eKFV mindestens 14 Jahre alt sein.

## **Keine Personenbeförderung und Anhängerbetrieb**

Die von Mofas her bekannten kleinen Anhänger sind bei den E-Scootern nach § 8 eKFV verboten. Gleiches gilt für die Beförderung von Personen. Dabei ist nicht nur die klassische Mitnahme eines Freundes auf dem E-Scooter gemeint, sondern auch das Kind im Rucksack eines Elternteils. Bei dem Verbot der Personenbeförderung kommt es nicht auf das Alter oder Größe der beförderten Person an.

## **Zulässige Verkehrsflächen**

Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften darf man nach § 10 eKFV mit dem E-Scooter auf Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen fahren. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man auch auf Seitenstreifen fahren. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf man innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften auch auf Fahrbahnen oder auf verkehrsberuhigten Bereichen fahren. Das Fahren auf dem Gehsteig ist damit grundsätzlich untersagt.

Auf anderen Verkehrsflächen darf man nur fahren, wenn auf dem Verkehrsschild ein E-Scooter mit dem Hinweis „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ abgebildet ist.

## **Allgemeine Verhaltensregeln**

Fahrer der E-Scooter dürfen nach § 11 Abs. 1 eKFV nicht nebeneinander, sondern nur einzeln und hintereinander fahren.

Der Fahrer darf sich auch nicht an fahrende Fahrzeuge anhängen (§ 11 Abs. 1 eKFV). Selbstverständlich darf auch freihändig nicht gefahren werden (§ 11 Abs. 1 eKFV). Wenn auf einem Fahrstreifen gefahren wird, dann muss man möglichst weit rechts fahren (§ 11 Abs. 2 eKFV). Dies gilt auch auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen. Blinker (Fahrtrichtungsanzeiger) sind an einem E-Scooter nicht zwingend vorgeschrieben, allerdings muss die Richtungsänderung rechtzeitig und deutlich durch Handzeichen angekündigt werden (§ 11 Abs. 3 eKFV).

## **Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung**

Ist ein Verbot für Fahrzeuge aller Art angeordnet, so dürfen E-Scooter dort nur geschoben werden (§ 12 Abs. 1 eKFV).

## **Es gilt die Ampelregelung des Radverkehrs**

Es gilt die Ampelregelung des Radverkehrs. Sollten diese nicht vorhanden sein, so gelten die Ampelregelungen des fließenden Verkehrs (§ 13 eKFV).

## **Ordnungswidrigkeiten**

Wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen den Vorschriften der eKFV handelt, handelt ordnungswidrig. Hierunter fällt etwa nebeneinander fahren, Benutzen eines E-Scooters ohne Betriebserlaubnis oder Fahren auf dem Gehweg. Dabei reicht die leichte Fahrlässigkeit aus. Die Ordnungswidrigkeit wird mit Bußgeld bestraft (§ 14 eKFV).

## **II. Haftung und Versicherungsschutz**

### **E-Scooter sind Kraftfahrzeuge**

E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge) sind nach § 1 Abs. 1 eKFV Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h (dabei kommt es nicht darauf an, ob der E-Scooter mehr als 20km/h bergab fahren kann, sondern darauf, dass die bautechnische Art es nicht zulässt, auf einer ebenen Straße die 20 km/h zu überschreiten), die bestimmte Merkmale aufweisen, wie z.B. Fahrzeug ohne Sitz, eine maximale Fahrzeugmasse ohne Fahrer von nicht mehr als 55 kg.

Da die E-Scooter mit elektrischem Antrieb bewegt werden, sind sie auch Kraftfahrzeuge i.S.d. § 1 Abs. 2 StVG. Denn der elektrische Antrieb ist auch Maschinenkraft, die für Kraftfahrzeuge nach § 1 Abs. 2 StVG vorausgesetzt wird. Demnach öffnen sich die Anwendungsbereiche des Straßenverkehrsgesetzes (§1 Abs. 1 eKFV i.V.m. § 1 Abs. 2 StVG), des Pflichtversicherungsvertragsgesetzes (§1 Abs. 1 eKFV i.V.m. § 1 PflVG) und des Versicherungsvertragsgesetzes (§1 Abs. 1 eKFV i.V.m. § 1 PflVG i.V.m. § 113 Abs. 1 VVG).

Das bedeutet: E-Scooter brauchen insbesondere eine Kfz-Haftpflichtversicherung (§ 1 PflVG); das Fehlen einer Kfz-Haftpflichtversicherung wird mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft (§ 6 PflVG); der Kfz-Versicherer muss eine Mindestdeckung für Personenschäden (7.500.000,00 Euro) und Sachschäden (1.120.000,00 Euro) gewähren (Anlage 2 zu § 4 Abs. 2 PflVG); das Opfer hat einen Direktanspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer (§ 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG).

# Haftung bei einem Unfall – mit verschiedenen Fallkonstellationen

Für den Halter eines Kraftfahrzeuges gilt grundsätzlich die Gefährdungshaftung (§ 7 Abs. 1 StVG). Die Regelung müsste demnach auch für die Halter von E-Scooter gelten. Allerdings bestimmt § 8 StVG, dass die Gefährdungshaftung des Halters ausgeschlossen ist, wenn das Kfz – wie bei E-Scootern der Fall – auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann. Das bedeutet, dass bei einem Unfall mit einem E-Scooter der E-Scooter-Fahrer den Unfall fahrlässig verursacht haben muss, damit er haftet (§ 18 Abs. 1 S. 2 StVG). Dabei reicht die leichteste Fahrlässigkeit aus (§ 823 Abs. 1 BGB).

Bei Kfz-Unfällen mit E-Scootern findet § 17 StVG im Hinblick auf die Haftungsabwägung aufgrund fehlender Betriebsgefahr der E-Scooter keine Anwendung. Der Führer eines Autos, der den Unfall mit einem E-Scooter verursacht hat, könnte sich von seiner aus § 7 StVG resultierenden Gefährdungshaftung nur entlasten, wenn der E-Scooter-Fahrer den Kfz-Unfall nach § 823 Abs. 1 BGB fahrlässig verursacht hat bzw. ihn nach § 254 BGB Mitverschulden trifft. Die diesbezügliche Beweislast obliegt dem Kfz-Führer, der ja zunächst aufgrund seiner Gefährdungshaftung aus § 7 StVG haftet (Heß/Figgenger: Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall (NJW-Spezial 2019, 585)).

Beispiel: Es kommt zu einem Unfall mit einem Fußgänger und einem E-Scooter-Fahrer. Der Fußgänger behauptet, der E-Scooter-Fahrer wäre auf dem Gehweg gewesen, und der E-Scooter-Fahrer behauptet, der Fußgänger wäre auf dem Radweg gewesen. Angenommen es gibt keine Zeugen, Spuren etc. Das bedeutet: „Aussage gegen Aussage“. In diesem Fall würde jeder der Unfallbeteiligten zu 50 % haften, da hier die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für die E-Scooter ausscheidet. Dasselbe gilt auch bei einem Unfall zwischen

einem Pedelec-Fahrer und einem E-Scooter-Fahrer, wenn sich der Sachverhalt nicht aufklären lässt. Beide würden jeweils zu 50 % haften, da Pedelec kein Kraftfahrzeug ist und der E-Scooter nach § 8 StVG nicht verschuldensunabhängig haftet (LG Detmold, Urteil vom 15.7.2015 – 10 S 43/15; Tomson/Wieland NZV 2019, 446). Auch wenn die E-Scooter Kraftfahrzeuge sind, sind sie haftungsrechtlich den Fahrrädern angenähert. Auch eine Helmpflicht gibt es nicht (Heß/Figgenger: Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall (NJW-Spezial 2019, 585).

Anders sieht es bei einem Unfall zwischen einem Kraftfahrzeug aus, welches verschuldensunabhängig haftet, und einem E-Scooter, der verschuldensabhängig haftet. Angenommen der E-Scooter-Fahrer wechselt vom Radweg auf die Fahrbahn und wird von dem Kfz-Fahrer angefahren. Hier würde der Kfz-Fahrer zunächst einmal verschuldensunabhängig gemäß § 7 Abs. 1 StVG mit 100 %-Haftung starten. Allerdings kann ein Mitverschulden des E-Scooter-Fahrers dessen Anspruch erheblich mindern (das OLG Hamm hatte in einem Beschluss vom 10.4.2018 – 7 U 5/18 einen ähnlichen Fall mit einem Pedelec-Fahrer geurteilt, wo es dem Pedelec-Fahrer die Haftung zu 100 % aus § 254 Abs. 1 BGB zugesprochen hatte; Tomson/Wieland NZV 2019, 446).

## **Sonderproblem Alkohol des E-Scooter-Fahrers**

Unter den vereinbarten Obliegenheiten gehört die Trunkenheitsklausel zu den praxisrelevantesten Obliegenheiten. Hier ist es wichtig zu erwähnen, dass die bisher entwickelten Rechtsprechungen für die Kraftfahrzeuge auch 1:1 auf die E-Scooter anzuwenden sind.

Wie wir bereits wissen sind E-Scooter Kraftfahrzeuge. Demnach gelten die für ein Kraftfahrzeug gültigen Alkoholgrenzen (ab 1,1 Promille BAK: absolute Fahruntüchtigkeit und zwischen 0,3 und 1,1 Promille BAK: relative Fahruntüchtigkeit) und nicht die 1,6 Promille-Grenze für Fahrradfahrer (Heß/Figgenger:

Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall (NJW-Spezial 2019, 585).

Beispiel: Ein E-Scooter-Fahrer fährt einen Fußgänger an. Bei dem E-Scooter-Fahrer wird durch die Polizei 1,2 Promille gemessen. Die Sach- und Personenschäden betragen 8.000,00 €. Der Kfz-Haftpflichtversicherer würde nach §§ 115 Abs. 1 i.V.m. 117 Abs. 1 VVG den Schaden regulieren. Im Innenverhältnis würde er beim E-Scooter-Fahrer 5.000,00 € nach § 117 Abs. 5 VVG i.V.m. § 5 Abs. 3 S. 1 KfzPflVV regressieren.