Gericht:	KG Berlin 25. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	03.11.2025
Rechtskraft:	ja
Aktenzeichen:	25 U 95/25
ECLI:	ECLI:DE:KG:2025:1103.25U95.25.00
Dokumenttyp:	Beschluss
Quelle:	juris
Normen:	§ 1 eKFV, § 1 PflVG, § 7 StVG, § 8 Nr 1 StVG, § 18 Abs 1 StVG ... mehr

Haftungsfragen beim Einsatz von E-Scootern im Straßenverkehr

Leitsatz

1. Als Elektrokleinstfahrzeuge i.S.v. § 1 eKFV sind E-Roller von der Gefährdungshaftung des Halters aus § 7 StVG ausgenommen.(Rn.6)

2. Die Darlegungs- und Beweislast für eine von der Betriebserlaubnis abweichende tatsächlich erreichbare Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h trägt derjenige, der die Betriebsgefahr als haftungsbegründend geltend macht.(Rn.7)

3. Es besteht kein Beweis des ersten Anscheins für das unsachgemäße Abstellen eines E-Scooters, wenn dieser gegen einen geparkten Pkw gefallen ist.(Rn.10)

Verfahrensgang

vorgehend LG Berlin II, 29. April 2025, 45 O 368/24 V

Tenor

Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Berlin II vom 29.04.2025, Az. 45 O 368/24 V, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme **binnen drei Wochen**.

Gründe

1 Der Senat ist einstimmig der Überzeugung, dass die Berufung auf der Grundlage des gemäß § 529 in Verbindung mit § 531 ZPO in der Berufungsinstanz noch zu berücksichtigenden Vorbringens der Parteien offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, die Rechtssache nicht von grundsätzlicher Bedeutung ist, die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts nach mündlicher Verhandlung nicht erfordern und eine solche auch nicht aus sonstigen Gründen geboten ist.

2 Das Landgericht hat die Klage mit zutreffenden Erwägungen abgewiesen.

1.

3 Da der E-Roller der Kfz-Pflichtversicherung unterfällt (§ 1 i.V.m. § 1 a Abs. 1 Nr. 1a PflVG), kann die Beklagte als Haftpflichtversicherung des E-Rollers grundsätzlich im Wege der Direktklage nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG in Anspruch genommen werden. Voraus-

setzung dafür ist aber, dass eine von der Deckung des Versicherungsvertrages erfasste Person für den entstandenen Schaden haftet. Daran fehlt es hier.

4 Versichert sind Halter und Fahrer des Elektrokleinstfahrzeugs (§ 1 PflVG sowie A 1.2 der AKB-V, Anlage B 2). Ein diesen zurechenbares haftungsbegründendes Verhalten ist weder dargetan noch sonst ersichtlich.

2.

5 Eine Haftung ergibt sich nicht aus einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung (§ 7 StVG). Dasselbe gilt für die insoweit denselben Grundsätzen unterfallende Haftung des Fahrzeugführers gemäß § 18 Abs. 1 StVG (BGH, Urteil vom 30. November 1976 – VI ZR 12/76 –, VersR 1977, 228).

6 Gemäß § 8 Nr. 1 StVG ist eine Gefährdungshaftung des Halters gemäß § 7 StVG für Elektrokleinstfahrzeuge ausgeschlossen (vgl. z.B OLG Bremen, Urteil vom 15. November 2023 – 1 U 15/23 –, VersR 2024, 1018 m.w.N.; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG Rz. 13.1). Der E-Roller, der den Schaden verursacht haben soll, ist als Elektrokleinstfahrzeug gemäß § 1 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zu qualifizieren, weil davon auszugehen ist, dass er nur eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erreichen kann. Er verfügte unstreitig über eine Zulassung nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen aber nur dann zum Straßenverkehr zugelassen werden, wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 20 km/h beträgt (§§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 eKFV i.V.m. §§ 20, 21 StVZO).

7 Es war kein Sachverständigengutachten zu der inzidenten Behauptung des Klägers einzuholen, der E-Roller, der den Schaden an seinem Fahrzeug verursacht haben soll, könne schneller als 20 km/h fahren. Die Darlegungs- und Beweislast für eine von der Betriebserlaubnis abweichende tatsächlich erreichbare Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h trägt derjenige, der die Betriebsgefahr (§§ 7, 18 StVG) als haftungsbegründend geltend macht (vgl. z.B. OLG Koblenz, Urteil vom 3. Januar 2005 – 12 U 1156/03 –, DAR 2005, 683, Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG Rz. 15; Kaufmann in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, 29. Aufl., Kap. 25, Rz. 280; Derpa in: Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 48.Aufl., § 20 StVZO Rz. 2). Dieser Darlegungslast wird nicht durch eine schlichte Pauschalbehauptung genügt; vielmehr ist mindestens konkret und nachvollziehbar darzutun, dass insoweit ein begründeter Verdacht besteht (vgl. z.B. OLG Koblenz a.a.O.; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG Rz. 15). Daran fehlt es hier auch nach den entsprechenden Ausführungen in dem angefochtenen Urteil. Die Behauptung ist daher ersichtlich „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden und rechtfertigt somit eine Beweisaufnahme nicht (vgl. z.B. BVerfG, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 1 BvR 1819/10, WM 2012, 492; BGH, Beschluss vom 13. Dezember 2022 – VIII ZR 298/21 Rz. 21, VersR 2023, 721 m.w.N.; Zöller/Greger, ZPO, 36. Aufl., vor § 284 ZPO Rz. 8c). Durch das begehrte Sachverständigengutachten soll die Höchstgeschwindigkeit des E-Rollers erst ermittelt werden, es handelt sich daher um einen im Zivilprozess unzulässigen (vgl. z.B. BVerfG, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 1 BvR 1819/10, WM 2012, 492; Zöller/Greger, ZPO, 36. Aufl., vor § 284 ZPO Rz. 8 d) Beweisermittlungsantrag.

8 Entgegen der Ansicht des Klägers kommt auch keine teleologische, den Ausschluss der Gefährdungshaftung restriktiv handhabende Auslegung von § 8 StVG oder gar eine analoge Anwendung des § 7 StVG in Betracht. Dem Gesetzgeber waren die mit dem Betrieb von E-Rollern und E-Scootern einhergehenden besonderen Gefahren und deren Auswirkungen in der Praxis bekannt. Dennoch hat er Änderungen der Regelungen zur Gefährdungshaftung nicht zum Anlass genommen, von der Herausnahme der Elektrokleinstfahrzeuge – oder auch nur einzelner Fahrzeuggruppen – aus der Gefährdungshaftung abzusehen. Durch das Gesetz zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr vom 10. Juli 2020 (BGBl. I 2020, 1653) wurde § 8 Nr. 1 StVG insoweit neu geregelt, dass die zuvor dort enthaltene Erstreckung der Freistellung von der Gefährdungshaftung auf von Elektrokleinstfahrzeugen gezogene Anhänger in § 19 Abs. 1 Satz 3 StVG aufgenommen wurde. Eine Änderung des Haftungsregimes im vom Kläger begehrten Sinn wurde nicht vorgenommen. Dazu hätte insbesondere v.a. auch durch das Gesetz zum autonomen Fahren vom 12. Juli 2021 (BGBl. I 2021, 3108) Veranlassung bestanden, da durch dieses in § 8 Nr. 1 StVG eine Rückausnahme für das autonome Fahren aufgenommen wurde, nicht aber für – auch nur bestimmte – Elektrokleinstfahrzeuge (so zutreffend AG Berlin-Mitte, Urteil vom 9. Mai 2023 – 151 C 60/22 V –, NZV 2023, 513). Eine eventuelle Neubewertung des Gefährdungspotentials von Elektrokleinstfahrzeugen obliegt dem Gesetzgeber, nicht den Gerichten.

3.

9 Ein Schadensersatzanspruch des Klägers könnte sich daher nur aus einem deliktischen Verhalten im Sinne von § 823 BGB ergeben, wobei – wie angeführt – ein Anspruch gegen die Beklagte ein solches Handeln durch den Halter oder Fahrer voraussetzt. Dies ist nicht feststellbar. Ein solches käme allenfalls durch ein unsachgemäßes Abstellen des E-Rollers in Betracht. Für ein anderweitiges schuldhaftes Verhalten des Fahrzeugführers oder des Halters ist weder etwas vorgetragen noch ersichtlich.

10 Ein unsachgemäßes Abstellen des E-Rollers durch den (letzten) Fahrer wird – mangels Kenntnis – von dem Kläger nicht konkret dargetan, sondern allein daraus hergeleitet, dass er gegen das Fahrzeug des Klägers gefallen sei. Diese Schlussfolgerung ist nicht gerechtfertigt. Insbesondere besteht kein entsprechender Anscheinsbeweis (ebenso z.B. LG München I, Beschluss vom 19. Juli 2021 – 17 S 14062/20 –, NZV 2022, 491). Nach ständiger Rechtsprechung setzt der Beweis des ersten Anscheins einen typischen Geschehensablauf voraus, greift also in Fällen ein, in denen ein bestimmter Tatbestand nach der Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache für den Eintritt eines bestimmten Erfolges hinweist (vgl. z.B. BGH, Versäumnisurteil vom 10. April 2014 – VII ZR 254/13 Rz. 9, NJW-RR 2014, 1115). Diese erforderliche Typizität des Geschehensablaufs bedeutet, dass der Kausalverlauf so häufig vorkommen muss, dass die Wahrscheinlichkeit eines solchen Falles sehr groß ist (BGH a.a.O.).

11 An einer solchen Typizität fehlt es hier. Das Umfallen oder der Sturz eines E-Rollers weist nicht einmal mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auf ein unsachgemäßes Aufstellen hin. Insbesondere in Großstädten kommt nach der Lebenserfahrung mit (mindestens) ebenso hoher Wahrscheinlichkeit auch das fahrlässige oder vorsätzliche Umstoßen durch – vom Versicherungsschutz der Haftpflichtversicherung nicht erfasste – Dritte in Betracht (ebenso z.B. AG Berlin-Mitte, Urteil vom 9. Mai 2023 – 151 C 60/22 V –, NZV 2023, 513, bestätigt v. LG Berlin, Urt. v. 04.01.2023 - 44 S 33/23 - nicht veröffentlicht).