

# E-Roller? Cool. Und rechtlich?

Grundsätzlich ist es eine gute Idee, den Mitarbeitern Elektroroller zur Verfügung zu stellen. Doch was in der Umsetzung einfach ist, kann rechtlich schnell problematisch werden.



Fotos: Michael Blumenstein

**Vernünftig abgestellt gibt es mit den Sharing-Zweirädern selten Probleme.**

**Es war ein** Hype, der abflaute. Doch die Nutzung der E-Kickscooter, E-Roller und elektrischen Tretroller ist nach wie vor angesagt. Vor allem in Städten dienen sie nicht selten zum Überbrücken der Strecken zwischen ÖPNV und letztendlichem Fahrtziel. Doch so ganz einfach ist das mit den sogenannten Elektrokleinstfahrzeugen nicht. Denn sie verfügen über einen Motor und sind damit Kraftfahrzeuge im Sinne des Paragraph 1 Abs. 2 StVG.

Dies führt dazu, dass neben den Vorschriften der „Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (eKFV) die gleichen Vorschriften gelten wie für Motorräder und Pkw. Allerdings greift die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung (§ 7 I StVG) nur, wenn der E-Scooter schneller als 20 km/h fahren kann (§ 8 Nr. 1 StVG). Dies

ist – von illegal getunten Fahrzeugen abgesehen – selten der Fall.

Wenn also ein gesetzeskonformer E-Scooter mit einem Auto zusammenstößt oder umfällt, hat der Automobilbesitzer in der Regel Pech gehabt. So bekommt er den Schaden nur ersetzt, wenn dem Abstellenden, also dem letzten Fahrer (bei Miet-E-Scootern), ein Verschulden nachgewiesen werden kann. Das ist aber oft unmöglich, wie viele Geschädigte leidvoll erfah-

ren mussten (z.B. LG Münster vom 9.3.2020, Az. 08 O 272/19, oder AG Frankfurt, Urteil vom 22.4.2021, Az. 29 C 2811/20 [44]).

Das Amtsgericht Berlin-Mitte hat zwar klargestellt, dass E-Scooter so abgestellt oder gesichert werden müssen, dass sie beim Umfallen durch Dritte keinen Schaden anrichten können (Az. 151 C 60/22 V). An der grundsätzlichen Problematik ändert sich dadurch aber nichts, auch wenn Vermieter die vollständigen Daten der Nutzer nicht nur erfassen, sondern auch herausgeben müssen (AG Stuttgart, Beschluss vom 3.6.2023, Az. 20 OWi 1497/23). Gleiches gilt im Übrigen für Unternehmen, denen bei Verweigerung – insbesondere bei punktebewehrten Verstößen – sogar Fahrtenbuchauflagen drohen.

### Anders bei Pedelecs

Das aus der Motorisierung erwachsene Gefahrenpotenzial macht Elektro-Scooter zu Kraftfahrzeugen im Sinne des Paragraph 316 StGB (vgl. LG Köln, Beschluss vom 9.10.2020, Az. 117 QS 105/20). Bei Elektrofahrrädern (Pedelecs), die sich im Rahmen des Paragraph 1 Abs. 3 StVG bewegen, ist das interessanterweise trotz höherer Geschwindigkeit nicht der Fall (z.B. OLG Karlsruhe, Beschl. v. 14.07.2020, Az. 2 Rv 35 Ss 175/20).

Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass es sich bei E-Scootern, Segways und anderen Fahrzeugen im Sinne des Paragraph 1 eKFV um Kraftfahrzeuge handelt (vergleiche BT-Drucksache 158/19, Seite 1; BayObLG, Beschluss vom 24.7.2020, Az. 205 StRR 216/20).



**Wer E-Scooter nutzt, sollte sich über die Regeln im Klaren sein.**

Daher müssen sich Fahrer von E-Scootern – anders als Fahrer von Elektrofahrrädern (Pedelecs) – auch an die allgemeinen Promillegrenzen für Kraftfahrer halten (vgl. auch KG, Beschl. v. 31.5.2022, Az. (3) 121 Ss 40/22 [13/22]). Eine Anhebung der Grenzwerte für alkoholisierte Führer von Elektrokraftfahrzeugen, insbesondere von E-Scootern, hat die Rechtsprechung durchgängig und kategorisch abgelehnt.

### Alkohol auf dem E-Scooter

Während es bei Fahrradfahrern erst ab 1,6 Promille problematisch wird, sind Scooterfahrer bereits ab 1,10 Promille (absolut) fahruntüchtig im Sinne der §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a), 316 Abs. 1 StGB. Dass der Bundesgerichtshof (Beschluss vom 2.3.2021, Az. 4 StR

366/20) beziehungsweise das Landgericht Halle (Beschluss vom 16.7.2020, Az. 3 Qs 81/20) die Frage offengelassen haben und das Kammergericht Berlin sich insoweit auf eine Studie des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf berufen hat (Urteil vom 10.5.2022, Az. (3) 121 Ss 67/21 [27/21]), ändert an der Praxis nichts. Betrunkene E-Scooter-Fahrer

**E-Roller und Kickscooter mit Elektroantrieb sind Kraftfahrzeuge im Sinne des Paragraph 316 StGB – Pedelecs nicht.**



Foto: Kanzlei Voigt

Inka Pichler ist Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht sowie Head of Legal Fleet bei der Kanzlei Voigt Rechtsanwalts GmbH.

können demnach ab 1,10 Promille wie jeder andere Autofahrer ihren Führerschein verlieren (KG, Beschluss vom 31.5.2022, Az. [3] 121 Ss 40/22 [13/22]). Für Radfahrer gilt dies erst ab 1,6 Promille. Die neu eingeführten Grenzwerte für Cannabis gelten entsprechend. Dass Elektrokleinstfahrzeuge nach Paragraph 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1a FeV (bisher) von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen sind, ändert daran nichts.

### Betrunken fahren geht nicht!

Strafbar macht sich nur, wer ein Fahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel oder im Rauschzustand mit eigener Motorkraft fortbewegt. Zwar ist umstritten, ob ein „Gebrauch“ im Sinne des Paragraph 6 PflVG vorliegt, wenn ein Kraftfahrzeug durch (betriebs-)fremde Kräfte – etwa durch bloßes Schieben, Ziehen oder durch die eigene Körperkraft – im Straßenverkehr bewegt wird. Das LG Hildesheim (Urt. v. 20.9.2022, Az. 13 Ns 40 Js 25077/21) hat dies verneint.

Demgegenüber liegt ein Fahren bereits dann vor, wenn das Fahrzeug durch Abstoßen mit den Füßen vom Boden, also durch eine Tätigkeit, angetrieben wird. Schließlich ist auch eine zielgerichtete Fortbewegung des Fahrzeugs im Straßenverkehr möglich – soweit im Rauschzustand überhaupt noch von „zielgerichtet“ gesprochen werden kann (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 21.9.2001, OLG Düsseldorf, Urteil vom 29.9.1981, Az. 2 Ss 426/81 – 219/81 II). Da es auf die Bewegung ankommt, ist auch das Abrollen ohne Motor problematisch (BGH Urteil vom 9.7.1959, Az. 2 StR 240/59). Angesichts des Gefährdungspotenzials ist dies auch richtig.

### Fazit

Fuhrparkverantwortliche sollten sich überlegen, ob sie ihre Mitarbeiter überhaupt oder wenn mit einem E-Roller oder besser mit einem E-Bike ausstatten oder diese für Dienstreisen genutzt werden sollten.

*Inka Pichler und Wolf-Henning Hammer (Kanzlei Voigt)*

## §

### Fahrtenbuchauflage – Nennung des tatsächlichen Fahrers kurz vor Verjährungseintritt

Die Feststellung des tatsächlichen Fahrers ist auch dann im Sinne des § 31a StVZO für die Behörde unmöglich, wenn der Fahrzeughalter sich zur Frage, wer das Fahrzeug geführt hat, so spät geäußert hat, dass die Behörde die erforderlichen Maßnahmen zur Ahndung der Zuwiderhandlung vor Eintritt der Verjährung nicht mehr in zumutbarer Weise ergreifen konnte. Eine Fahrtenbuchauflage ist in dieser Situation rechtlich zulässig.

BVerwG, Entscheidung vom 7.5.2024, Az. 3 B 6/23, NJW 2024, 2128

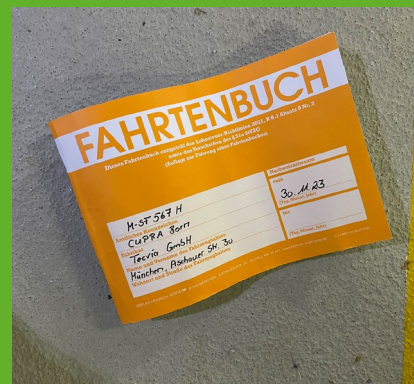


Foto: Michael Blumenstein

### Kein ausreichender Beweiswert der Haltereigenschaft bei Parkverstößen



Foto: Michael Blumenstein

Bei einem Parkverstoß darf nicht allein aus der Eigenschaft als Halter des Pkw auf die Täterschaft geschlossen wer-

den. Bei Fehlen weiterer Beweisanzeichen für eine Täterschaft des Halters bezogen auf den Parkverstoß kann es zu keiner Verurteilung wegen der begangenen Ordnungswidrigkeit kommen. Diese Entscheidung berührt jedoch nicht die Frage der Halterhaftung bezüglich der Verfahrenskosten für die erfolglose Ermittlung des tatsächlichen Fahrers.

BVerfG, Entscheidung vom 17.5.2024, Az. 2 BvR 1457/23, NJW 2024, 2243

### Alleinhaftung bei Kolonnenüberholen (Überholen bei unklarer Verkehrslage)

Das bloße Überholen einer Kolonne stellt für sich kein Überholen bei unklarer Verkehrslage dar. Wer aber auf einer schmalen Straße (hier knapp 5 Meter Breite) bei kurzem und bergigem Verlauf mit einem Fahrzeug von 2,1 Meter

Breite eine Kolonne überholt, kann bei objektiver Sichtweise nicht mit einem gefahrlosen Überholmanöver rechnen.

LG Ellwangen, Entscheidung vom 20.2.2024, Az. 1 S /0/23, zfs 2024, 380