expertenReport

Quelle: Experten/KI

# E-Scooter-Unfälle: Warum der Anstieg die Haftpflicht- und Unfallversicherung stärker fordert als die Statistik vermuten lässt

Ute Pappelbaum

## Mehr Nutzung bedeutet nicht automatisch mehr Risiko – aber höhere Schadenbelastung

Gemessen an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden bleiben E-Scooter zwar ein vergleichsweise kleiner Faktor. Ihr Anteil stieg jedoch innerhalb eines Jahres von 4,1 auf 5,5 Prozent. Entscheidend ist dabei weniger die absolute Zahl als die Dynamik: Während sich E-Scooter als fester Bestandteil urbaner Mobilität etablieren, wächst auch das versicherungstechnische Schadenpotenzial. Fast jede dritte Kollision endet inzwischen mit einem Alleinunfall. Gleichzeitig ist in zwei Dritteln der Fälle ein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt – meist ein Pkw. Mehr als die Hälfte der verunglückten E-Scooter-Fahrenden verletzte sich bei Zusammenstößen mit Autos. Für Kfz-Haftpflichtversicherer bedeutet dies, dass E-Scooter-Unfälle zunehmend zum normalen Schadenbild im Stadtverkehr gehören. Die Frage der Haftungsverteilung gewinnt dabei an Bedeutung: Zwar trugen E-Scooter-Fahrende insgesamt bei gut der Hälfte der Unfälle mit zwei Beteiligten die Hauptschuld, bei Kollisionen mit Pkw lag dieser Anteil jedoch lediglich bei 38,1 Prozent. Entsprechend häufiger müssen Kfz-Haftpflichtversicherer zumindest teilweise für Personenschäden aufkommen.

## Pflichtversicherung schützt Dritte – nicht den Fahrer

Ein häufig unterschätzter Aspekt betrifft den Versicherungsschutz selbst. E-Scooter unterliegen als Elektrokleinstfahrzeuge der gesetzlichen Haftpflichtversicherung. Diese deckt jedoch ausschließlich Schäden ab, die Dritten entstehen. Gerade die aktuellen Unfallzahlen verdeutlichen die Lücke: Von den 38 Todesopfern saßen 33 selbst auf einem E-Scooter. Hinzu kommen fast 1.900 Schwerverletzte. Für diese Personenschäden besteht über die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflicht kein eigener Leistungsanspruch. Damit rückt die private Unfallversicherung stärker in den Fokus. Sie leistet – je nach Vertragsgestaltung – bei dauerhaften Gesundheitsschäden oder Invalidität unabhängig von einer Schuldfrage. Angesichts des hohen Anteils an

Alleinunfällen, bei denen kein anderer Unfallgegner haftbar gemacht werden kann, gewinnt dieser Schutz erheblich an Bedeutung.

## Junge Zielgruppe trifft auf klassische Vorsorgelücke

Auffällig ist die Altersstruktur. Mehr als die Hälfte der verunglückten E-Scooter-Fahrenden war jünger als 25 Jahre, über 83 Prozent jünger als 45 Jahre. Genau diese Altersgruppen verfügen häufig noch über vergleichsweise geringe finanzielle Absicherung gegen Unfallfolgen. Gleichzeitig nutzen sie Sharing-Angebote besonders intensiv und bewegen sich häufiger in dichtem Stadtverkehr. Für Versicherer entsteht daraus ein doppelter Handlungsbedarf. Einerseits wächst der Beratungsbedarf hinsichtlich privater Unfallabsicherung. Andererseits stellt sich die Frage, ob bestehende Produkte und Tarife das veränderte Mobilitätsverhalten ausreichend berücksichtigen. Die klassische Trennung zwischen Freizeit-, Arbeits- und Verkehrsrisiken verliert an Schärfe, wenn Mikromobilität alltäglicher Bestandteil des Arbeits- und Privatlebens wird.

## Fehlverhalten bleibt zentraler Risikotreiber

Die Destatis-Daten zeigen zudem, dass viele Unfälle nicht auf technische Defekte oder Infrastrukturprobleme zurückzuführen sind. Häufigste Unfallursache war die falsche Benutzung von Fahrbahn oder Gehweg (21,6 Prozent). Auffällig hoch bleibt zudem der Anteil alkoholbedingter Unfälle (10,9 Prozent) – deutlich höher als bei Fahrradfahrenden. Diese Befunde sind auch für die Versicherungswirtschaft relevant. Sie beeinflussen langfristig die Schadenfrequenz, Regressfragen sowie die Kalkulation von Risiken. Gleichzeitig verdeutlichen sie, dass Prävention zunehmend über Verhaltenssteuerung erfolgen muss – etwa durch Aufklärung, kommunale Verkehrsführung oder technische Lösungen der Sharing-Anbieter. Urbanisierung verändert das Schadenbild Knapp die Hälfte aller E-Scooter-Unfälle ereignete sich in Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern. Das unterstreicht, dass E-Scooter kein flächendeckendes, sondern vor allem ein urbanes Versicherungsrisiko darstellen. Für Versicherer entstehen dadurch regional unterschiedliche Schadenprofile. Wo Sharing-Flotten, dichter Autoverkehr, Radverkehr und Fußgänger auf engem Raum zusammentreffen, steigt die Komplexität der Schadenregulierung. Gleichzeitig erhöhen Personenschäden die durchschnittlichen Schadenkosten deutlich stärker als reine Sachschäden.

## Die eigentliche Herausforderung liegt im Zusammenspiel der Sparten

Der starke Anstieg der E-Scooter-Unfälle verändert weniger einzelne Versicherungsprodukte als deren Zusammenspiel. Kfz-Haftpflicht, E-Scooter-Haftpflicht, private Unfallversicherung und gegebenenfalls Berufsunfähigkeitsabsicherung greifen bei schweren Unfällen zunehmend ineinander. Für die Versicherungswirtschaft entsteht damit ein neues Risikoprofil der urbanen Mikromobilität. Die entscheidende Frage lautet nicht mehr, ob E-Scooter versicherungsrelevant sind. Sie lautet, wie sich ein Verkehrsmittel mit hoher Nutzungsdynamik, überwiegend jungen Fahrern und vergleichsweise vielen Personenschäden dauerhaft in die Risiko- und Produktkalkulation integrieren lässt. Die Unfallstatistik ist deshalb weniger ein Signal für ein einzelnes Verkehrsmittel als für einen strukturellen Wandel der urbanen Mobilität. Mit jedem zusätzlichen E-Scooter wächst nicht nur die Zahl der Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Bedeutung einer verzahnten Absicherung aus Haftpflicht- und Unfallversicherung – weil gerade schwere Personenschäden immer seltener nur eine Sparte betreffen.

Versicherungs- und Finanznachrichten

# expertenReport

https://www.experten.de/id/4950900/e-scooter-unfaelle-2025-haftpflicht-unfallversicherung/