

19.12.25

Beschluss

des Bundesrates

Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 1060. Sitzung am 19. Dezember 2025 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 15 Absatz 4 eKfV)

Artikel 1 Nummer 9 § 15 Absatz 4 ist durch den folgenden Absatz 4 zu ersetzen:

„(4) Für Elektrokleinstfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2027 erstmals in den Verkehr gebracht wurden und für die eine Genehmigung vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 5 Absatz 1 dieser Verordnung] erteilt worden ist, werden § 1 Absatz 1 Nummer 3, § 4, § 5 Absatz 4 und § 7 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2026 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 5 Absatz 1 dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter angewandt. Für diese Fahrzeuge können § 1 Absatz 1 Nummer 3, § 4, § 5 Absatz 4 und § 7 in der Fassung dieser Verordnung weiter angewandt werden, sofern dies beantragt wird.“

Begründung:

Die Anpassung der Übergangsregelung ist für den Fall erforderlich, dass die Verkündung der Verordnung erst im Jahr 2026 erfolgt. Die neuen technischen Vorgaben für Hersteller sollen bereits ab dem Jahr 2027 und nicht erst ab dem Jahr 2028 Geltung erlangen. Damit soll es Genehmigungsinhabern bei der Neu- oder Weiterentwicklung von Elektrokleinstfahrzeugen ermöglicht werden, die neuen Vorschriften anzuwenden.

2. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2 Absatz 4 BKatV)

Artikel 3 Nummer 1 ist durch die folgende Nummer 1 zu ersetzen:

- ,1. In § 2 Absatz 4 wird nach der Angabe „bei Radfahrern“ die Angabe „sowie Führern von Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.“ ‘

Begründung:

Aus Gründen der Einheitlichkeit ist der ursprünglich vorgesehene Satz 2 in § 2 Absatz 4 BKatV durch eine Aufnahme des Führens von Elektrokleinstfahrzeugen in den bisherigen Wortlaut von § 2 Absatz 4 BKatV zu ersetzen, denn auf die weitere Konkretisierung und Differenzierung kann verzichtet werden.

3. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe d₁ – neu – bis d₄ - neu – (Laufende Nummer 7.1, 7.1.1, 7.1.2, 7.1.3 der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe d sind die folgenden Buchstaben d₁ bis d₄ einzufügen:

- ,d₁) In der laufenden Nummer 7.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „25 €“,
d₂) In der laufenden Nummer 7.1.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „30 €“,
d₃) In der laufenden Nummer 7.1.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „35 €“ und
d₄) In der laufenden Nummer 7.1.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „40 €“.

Begründung:

Durch die Einfügung der laufenden Nummern 2.4 bis 2.4.3 in den Bußgeldkatalog und die entsprechende Anpassung der Ahndungshöhe wird der Wertungswiderspruch bei der verbotswidrigen Benutzung von Radwegen beziehungsweise beim Befahren von Radwegen in der falschen Richtung aufgelöst. In letzter Konsequenz ist daher auch die Ahndungshöhe bei den laufenden Nummern 7.1 bis 7.1.3 entsprechend anzupassen.

4. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j Satz 2 – neu – (laufende Nummer 52a der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

In Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j ist nach Satz 1 der folgende Satz einzufügen:

„In der laufenden Nummer 52a wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt“ die Angabe „(auch als Elektrokleinstfahrzeugführender)“ eingefügt.“

Begründung:

Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich das Ziel, die Bußgeldtatbestände für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) und den Radverkehr bei gleichartigem Gefahren- und Unrechtsgehalt anzugleichen. Eine einheitliche Regelung kann zur Verständlichkeit und Akzeptanz der Vorschriften beitragen.

Allerdings ist zu befürchten, dass die in der Verordnung vorgesehene weitgehende Absenkung des Bußgeldniveaus in zentralen Tatbeständen für eKF die verkehrserzieherische Wirkung der Sanktionen erheblich schwächt und dem tatsächlichen Gefahrenpotenzial sowie dem unterschiedlichen Lenkverhalten nicht in allen Fällen gerecht wird.

Im Einzelnen:

Die Verordnung sieht die Aufnahme der Angabe „Absatz 4b“ (§ 12 StVO – Parken) bei den laufenden Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 des Bußgeldkatalogs vor. Dadurch wäre grundsätzlich eine Ahndung von Parkverstößen durch Führende von eKF auf Gehwegen über diese Nummern möglich. Im Tatbestandstext fehlt jedoch die ergänzende Formulierung „auch als Elektrokleinstfahrzeugführender“. Ohne diesen Zusatz würden die entsprechenden Regelsätze weiterhin unter die Reduzierungsvorgaben des § 2 Absatz 4 und § 3 Absatz 6 BKatV fallen, was eine deutliche Absenkung der Bußgeldhöhe zur Folge hätte.

5. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe k₁ – neu – (Laufende Nummer 110a – neu – der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe k ist folgender Buchstabe k₁ einzufügen:

„k₁) Nach der laufenden Nummer 110 wird die folgende laufende Nummer 110a eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„110a	Sich an ein fahrendes Fahrzeug hängen	§ 23 Absatz 3 Satz 1, § 49 Absatz 1 Nummer 22	5 €“ ‘

Begründung:

Ein Verstoß gegen § 23 Absatz 3 Satz 1 StVO, in dessen Anwendungsbereich nun auch eKF aufgenommen werden sollen, ist zwar gemäß § 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO ordnungswidrig, jedoch existiert keine entsprechende laufende Nummer im Bußgeldkatalog. Eine solche ist daher ergänzend einzufügen.

6. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe q₁ – neu – (Laufende Nummer 141.4.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe q ist der folgende Buchstabe q₁ einzufügen:

„q₁) In der laufenden Nummer 141.4.1 wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2“ gestrichen.“

Begründung:

Das Zeichen 240 normiert die Pflicht für Radfahrer und künftig auch für Führer von Elektrokleinstfahrzeugen, den gemeinsamen Geh- und Radweg zu benutzen. Demzufolge kann das tatsächliche Befahren derartig beschilter Geh- und Radwege nicht vorschriftswidrig sein.

7. Zu Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 4 Satz 3 StVO)

Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist zu streichen.

Begründung:

Im Vergleich zu Fahrrädern oder E-Bikes zeichnen E-Scooter eine höhere Unfallhäufigkeit auf, was auf die geringere Stabilität und die Nutzung in urbanen Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen zurückzuführen ist. Der Wegfall eines Mindestabstandes beim Überholen würde die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen und Menschen mit Behinderungen, insbesondere wenn diese blind oder sehbeeinträchtigt sind, in ihrer alltäglichen Mobilität noch mehr verunsichern und gefährden.

8. Zu Artikel 4 Nummer 5 (§ 12 Absatz 4b Satz 2, Satz 3 – neu – StVO)

Artikel 4 Nummer 5 § 12 Absatz 4b ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 2 ist das Wort „zulässiges“ zu streichen.
- b) Nach Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:

„Satz 2 gilt nicht für das kundenseitige Abstellen von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung eines Einzelmietvertrages.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Bei der in § 12 Absatz 4b Satz 2 verwendeten Formulierung „zulässiges Parken“ ist das Wort „zulässiges“ entbehrlich. Aus ihm könnte gefolgert werden, dass es sich bei diesen Abstellvorgängen im Umkehrschluss um ein unzulässiges Parken nach der StVO handeln könnte und infolgedessen auch nach der StVO zu behandeln wäre. Da aber zutreffend intendiert ist, das Verbringen von Flottenbeständen durch die Gewerbetreibenden in den öffentlichen Straßenverkehr dem Straßenverkehrsrecht insgesamt zu entziehen, genügt der Hinweis, dass es sich bei dieser Art des Verbringens in den öffentlichen Straßenverkehr per se um kein Parken i. S. d. StVO handelt, gleich ob zulässig oder nicht, wodurch die Rechtsöffnung zum Straßenrecht gegeben wäre.

Zu Buchstabe b:

Die Einführung des Satzes 2 wird insofern grundsätzlich mitgetragen, wonach es sich bei dem Verbringen von Leih-Fahrrädern oder Leih-Elektrokleinstfahrzeugen durch einen gewerblichen Fahrzeugverleiher in den öffentlichen Straßenverkehr nicht um ein straßenverkehrsrechtliches Parken, sondern um eine nach dem Straßenrecht zu wertende erlaubnispflichtige Sondernutzung handelt.

Nach Lesart der Verordnungsbegründung können nur diejenigen Sachverhalte gemeint sein, bei denen der Gewerbetreibende des nichtstationsgebundenen

Verleihsystems selbst seine Flottenbestände an bestimmten Örtlichkeiten im öffentlichen Straßenverkehr in größeren Stückzahlen positioniert und gewerblich andient. Mit dieser Rechtseinordnung nicht gemeint sein kann das Abstellen des einzelnen Kunden nach Beendigung seines Leihvorgangs. Dies würde der Intention des neuen Satzes 1 von § 12 Absatz 4b (Gehwegparkerlaubnis unabhängig von Eigentums- und Besitzverhältnissen) widersprechen und das Ende des stationslosen Verleihsystems bedeuten, da stets eine Rückkehr des Fahrzeugs in die genehmigten Bereiche notwendig werden würde.

Gleichwohl besteht die Gefahr der Fehlinterpretation, wonach § 12 Absatz 4b Satz 2 dem Sinn nach auch für den Einzelkunden gelte, da argumentiert werden könnte, dass nach Beendigung des vertraglichen Leihvorgangs des Einzelkunden am jeweiligen Ort das Kraftfahrzeug wieder in die Verfügungsgewalt des Gewerbetreibenden fällt und der von diesem angestrebte „verkehrsfremde“ Geschäftszweck des gewerblichen Verleihangebots (und damit das Straßenrecht) gleichzeitig wieder auflebt. Da dieser Sachverhalt aus dargelegten Gründen aber nicht umfasst sein soll, soll der vorgeschlagene neue Satz 3 klarstellen, dass das kundenseitige Abstellen von Leih-Fahrrädern oder Leih-Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung des Einzelmietvertrages den Vorschriften der StVO unterliegt.

9. Zu Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe a, b (laufende Nummer 9.1 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO)

Artikel 4 Nummer 11 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a ist die Angabe „Satz 2, in“ durch die Angabe „Satz 2 und in“ zu ersetzen und die Angabe „und in der laufenden Nummer 9.1 Spalte 3 Satz 2“ zu streichen.
- b) In Buchstabe b laufende Nummer 9.1 Spalte 3 ist in Satz 2 die Angabe „Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ zu ersetzen.

Begründung

Die Änderungen dienen der Klarstellung und Vereinheitlichung. Durch sie wird sichergestellt, dass die sachgerechte Formulierung „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ künftig einheitlich Verwendung findet. Einer Anpassung der laufenden Nummer 9.1 der Anlage 2 StVO, wie sie Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe a vorsieht, bedarf es nicht, wenn diese Formulierung unmittelbar in der Tabelle Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe b zugrunde gelegt wird.

10. Zu Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe o, p (laufende Nummer 53, 58 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO)

Artikel 4 Nummer 11 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe o laufende Nummer 53 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Spalte 2 ist die Angabe „aller Art“ zu streichen.
 - bb) In Spalte 3 Nummer 1 ist nach der Angabe „dürfen“ die Angabe „mit Kraftfahrzeugen“ einzufügen.
 - cc) In Spalte 3 Nummer 3 ist nach der Angabe „Überholen“ die Angabe „mit und“ einzufügen.
- b) In Buchstabe p laufende Nummer 58 Spalte 2 ist die Angabe „aller Art“ zu streichen.

Begründung:

Mit der Änderung wird die bisherige bewährte Rechtslage beibehalten. Aufgrund der Gestaltung des Zeichens ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei Verwendung des Sinnbilds für einen Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (vgl. § 39 Absatz 7 StVO) das Überholverbot zukünftig für alle Fahrzeuge (also nicht nur Kraftfahrzeuge) gelten soll, obwohl dieses Sinnbild an anderen Stellen bzw. auf anderen Zeichen auf Kraftfahrzeuge beschränkt bleibt. Dies betrifft insbesondere die entsprechend gestalteten Zeichen 277 und 277.1. Es ist für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar, wenn das Verbot des Überholens bei insoweit identischer Gestaltung zukünftig einmal für alle Fahrzeuge gilt und einmal nur für mehrspurige Kraftfahrzeuge.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

1. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass mit der vorliegenden Verordnung eine weitgehende Gleichstellung der Regelungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) mit denen für Fahrräder vorgenommen werden soll. Er weist jedoch darauf hin, dass zur Unterstützung der kommunalen Handlungs- und Entscheidungsfreiheit die Möglichkeit einer Negativbeschilderung „Elektrokleinstfahrzeuge ausgenommen“ eingeführt werden sollte, so dass auch künftig eine Unterscheidung zwischen Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern gezielt dort möglich bleibt, wo dies beispielsweise aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Der Bundesrat erwartet, dass zeitnah in einer Folgenovelle eine entsprechende Beschilderung eingeführt wird.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass polizeiliche Statistiken einen Anstieg der Unfallzahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen verzeichnen. Er ist deshalb der Auffassung, dass zur Unterstützung der Verkehrssicherheit zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die Unfallzahlen nachhaltig zu senken. Der Bundesrat unterstreicht dabei insbesondere die Chancen digitaler Lösungen und verweist auf die unter anderem von kommunalen Akteuren in die Diskussion gebrachte Lösungsmöglichkeit, die Beschleunigung von Elektrokleinstfahrzeugen unter Nutzung der GPS-Technik ortsbezogen zu drosseln.
- c) Der Bundesrat erwartet, dass zeitnah in einer Folgenovelle eine Regelung eingeführt wird, um eine Drosselung der Beschleunigung von Elektrokleinstfahrzeugen unter Nutzung der GPS-Technik rechtssicher vornehmen zu können. Dabei sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit erhalten, die Anwendung dieser Drosselung ortsbezogen vorgeben zu können.

- d) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Auswirkungen der weitgehenden Gleichstellung der Regelungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge mit denen für Fahrräder insbesondere auf die Verkehrssicherheit und die Auslastung der Radverkehrsinfrastruktur bis spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen umfassend zu evaluieren. Die Ergebnisse der Evaluierung und etwaige Optionen, um bei der in der vorliegenden Novelle vorgenommenen weitgehenden Gleichstellung im Rahmen einer Folgenovelle nachzusteuern, sollen in einem Bericht dargestellt und veröffentlicht werden.

2. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass die vorliegende Verordnung für die Elektrokleinstfahrzeuge eine Angleichung an viele Regeln des Radverkehrs vornimmt.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass mit der Überarbeitung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zugleich eine weitestgehende Angleichung der Sanktionen für Fehlverhalten beim Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs an das für Radfahrende vorgesehene Sanktionsniveau erfolgt.
- c) Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich das Ziel einer Angleichung der verhaltensrechtlichen Regelung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern und die damit verbundene Vereinfachung für die Bürgerinnen und Bürger.
- d) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, den Bußgeldkatalog gesamthaft und mit Blick auf die von einzelnen Verkehrsteilnehmern in sehr unterschiedlicher Weise ausgehenden Gefahren im Straßenverkehr zu überarbeiten.

Begründung:

Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich das Ziel einer weitgehenden Angleichung der Vorgaben für Elektrokleinstfahrzeuge und den Radverkehr. Einheitliche Regelungen können zur Verständlichkeit und Akzeptanz der Vorschriften beitragen. Allerdings ist zu befürchten, dass die in der vorliegenden Verord-

nung vorgesehene weitgehende Absenkung des Bußgeldniveaus in zentralen Tatbeständen für Elektrokleinstfahrzeuge die verkehrserzieherische Wirkung der Sanktionen erheblich schwächt und dem tatsächlichen Gefahrenpotenzial nicht in allen Fällen gerecht wird.

3. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass die zunehmende Verbreitung von E-Scootern großes Konfliktpotenzial im System der aktiven Mobilität mit sich bringt und Handlungsbedarf zum Schutz von anderen Verkehrsteilnehmenden besteht. Wie etwa das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt feststellt, ist die Unfallwahrscheinlichkeit im Vergleich zum Fahrrad doppelt bis vierfach so hoch.¹
- b) Besonders hohe Schutzbedürfnisse im Straßenverkehr haben dabei Mobilitätseingeschränkte Menschen, da Defizite im Straßenraum für diese Personengruppe nochmals signifikant höhere Sicherheitsrisiken darstellen als für andere Personengruppen. Die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr von mobilitätseingeschränkten Menschen wird durch die fahrenden und parkenden E-Tretroller noch einmal deutlich eingeschränkt.
- c) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die rechtlichen Änderungen in der vorliegenden Verordnung die Risikolage für vulnerable Zufußgehende nicht verbessern, sondern voraussichtlich weiter verschärfen werden.
- d) Aus diesem Grund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, ein Konzept zu erstellen und entsprechende Regelungsvorschläge vorzulegen, welche die Nutzung von E-Scootern sicherer machen und den besonderen mobilitätsbezogenen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen umfassend Rechnung tragen. Insbesondere sollten dabei ein Augenmerk auf den bereits heute problematischen Mischverkehr gelegt und sinnhafte Abstellregelungen geschaffen werden.

¹ vgl. https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2020/03/20200728_erste-unfallbilanz-fuer-e-scooter, abgerufen am 28.10.25

- e) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Februar 2025 durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlichte Fußverkehrsstrategie sowie die vom Deutschen Institut für Urbanistik herausgegebene Studie „E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“ aus dem Jahr 2022 bei der Konzeption zu berücksichtigen.

4. Zur Verordnung allgemein (Haftungsproblematik)

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass Menschen, die über einen Leih-E-Scooter stürzen, keine Möglichkeiten haben, Entschädigungen geltend zu machen. Das Haftungsproblem bei E-Scootern liegt darin, dass die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für E-Scooter-Fahrer nicht gilt, was bedeutet, dass die Haftung nur bei nachweisbarem Verschulden greift. Bei Verleih-Scootern haften die Verleihfirmen oft nur für konkrete Verletzungen ihrer Verkehrssicherungspflicht, beispielsweise durch die Bereitstellung technisch mangelhafter oder unsachgemäß abgestellte Roller. Fahrlässiges Verhalten des Fahrers oder der Verleihfirma muss jedoch nachgewiesen werden.
- b) Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung um Prüfung, auf welchem Wege diese rechtliche Haftungslücke geschlossen werden kann und fordert sie auf, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.