



**Spaßfahrzeug oder
echte
Mobilitätsalternative für
den letzten Kilometer?**

Mikromobilität

**23. VOD
Verkehrsexpertentag
Münster, den 18.11.2025**

AGENDA



Thematische Einführung



Aktuelle Rechtslage in Deutschland



Polizeiliche Herausforderungen in der Verkehrsüberwachung



Fazit



Ausblick



1

Thematische Einführung

Historische Entwicklung

2010



USA

Beginn der "Shared Mobility" in den USA

Erste Unternehmen bieten E-Scooter zum Verleih an und etablieren die Mikromobilität

2017



Europa

Beginn des Angebotes von Leihfahrzeugen in Europa

Bislang keine einheitlichen Regeln in Europa

2019



Deutschland

Gesetzliche Regelung seit 15.06.2019

Seither zunehmendes Angebot von Leihfahrzeugen und privaten Fahrzeugen

Ausblick



Weltweit

Anpassungen und Vereinheitlichungen der Regelungslagen

Zunahme von weiteren Formen der Mikromobilität

Vielfalt der Mikromobilität





Besondere Formen der Mikromobilität



Quelle: https://www.youtube.com/watch?v=aoRHL6k7F_Q

Anpassung des straßenverkehrsrechtlichen
Kraftfahrzeugbegriffs?

Fahrzeugbestand E-Scooter

E-Scooter in Leihfritten verursachen mehr Schäden als private Scooter

Versicherte Fahrzeuge und Schadenanzahl 2023

990.00 versicherte E-Scooter



5.000 Schäden



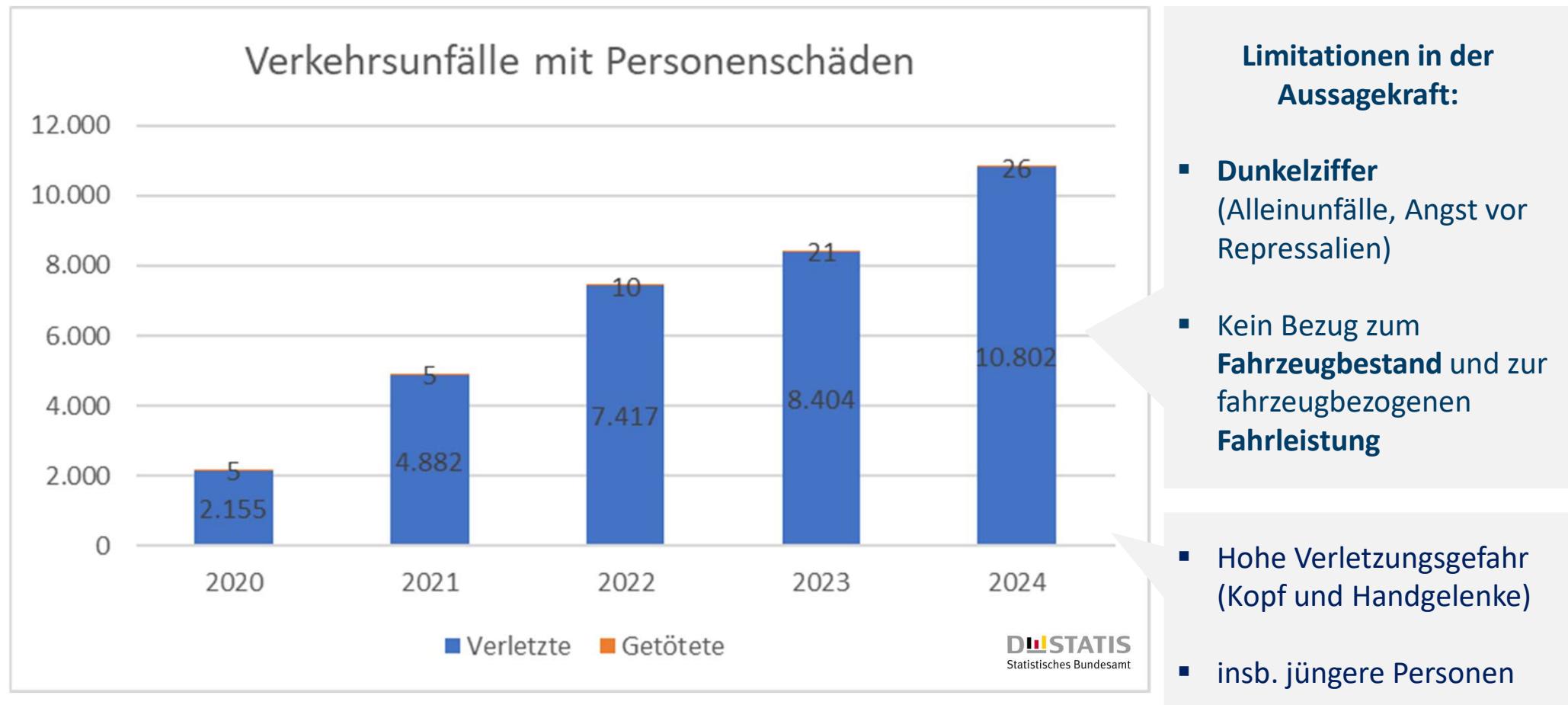
■ Leih-Scooter ■ Private Scooter

Quelle: GDV

→ Über die Daten

↗ Download / Share

Unfallstatistik E-Scooter



2

Aktuelle Rechtslage in Deutschland





Rechtliche Entwicklung



- selbstbalancierende und sitzfreie Fahrzeuge sind nach Art. 2 Abs. 2 lit i und j der VO (EU) 168/2013 vom europäischen Typgenehmigungsrecht ausgenommen

- Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zum 15.06.2019 (Schließung der Regelungslücke)
- MobHV zugleich außer Kraft getreten

- Ausnahme-VO für Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- und Haltestange wurde vom Bundesrat abgelehnt (BR-Drucks. 158/19 vom 17.05.2019, S. 11)

Anwendungsbereich (§ 1 eKFV)

Antriebsart	➤ batteriebetriebener Motor
Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit	➤ min. 6 km/h und <u>max. 20 km/h</u>
Sitzplatz	➤ <u>Kein Sitzplatz</u> ➤ lediglich im Falle von selbstbalancierenden Kraftfahrzeugen zulässig (Segways)
Nenndauerleistung	➤ max. 500 Watt ➤ max. 1.400 Watt (min. 60 % der Leistung zur Selbstbalancierung)
Lenk- oder Haltstange	➤ Fahrzeug mit Sitz = min. 500 mm ➤ Fahrzeug ohne Sitz = min. 700 mm
Fahrzeugmasse	➤ Begrenzung auf max. 55 kg (Leermasse)

Voraussetzungen zur Inbetriebnahme

Zulassungsrecht

(§ 3 Abs. 3 Nr. 1 lit. g FZV)



Typgenehmigung

§ 2 Abs. 1 Nr. 1 eKFV

Allgemeine
Betriebserlaubnis oder
Einzelbetriebserlaubnis



Versicherung

§ 2 Abs. 1 Nr. 2 eKFV
i.V.m. § 56 FZV

Kfz-Haftpflichtversicherung
Versicherungsplakette

Fahrerlaubnisrecht

(§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1a FeV)



Fahrerlaubnisfrei

§ 3 eKFV

Mindestalter: 14 Jahre

Verstoß durch Halter nach § 31 Abs. 2 StVZO

Bauvorschriften (§§ 5, 6 eKFV)

Bremsen



Abblendlicht



weißer Rückstrahler



seitliche gelbe Rückstrahler



Einrichtung für Schallzeichen

Lenkstange

Schlussleuchte

roter Rückstrahler

Bislang keine Fahrrichtungsanzeiger vorgeschrieben!

3

Polizeiliche Herausforderungen





Verhaltensverstöße im Straßenverkehr



Rotlichtverstöße



Unzulässige Gehwegbenutzung



Unzulässige Handybenutzung

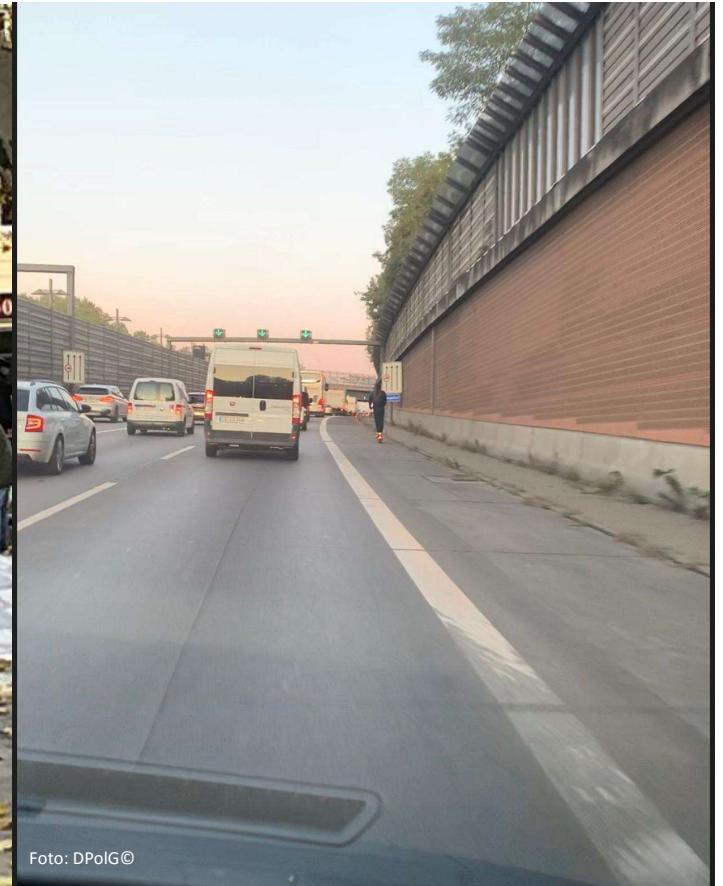


Personenmitnahme



Fehlende Handzeichen beim Abbiegen

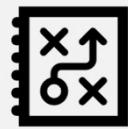
Fälle aus der Praxis



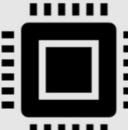


Leistungsmanipulationen

TUNING



Software



Hardware



Manuell



Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=Z6jqBUGIw58>

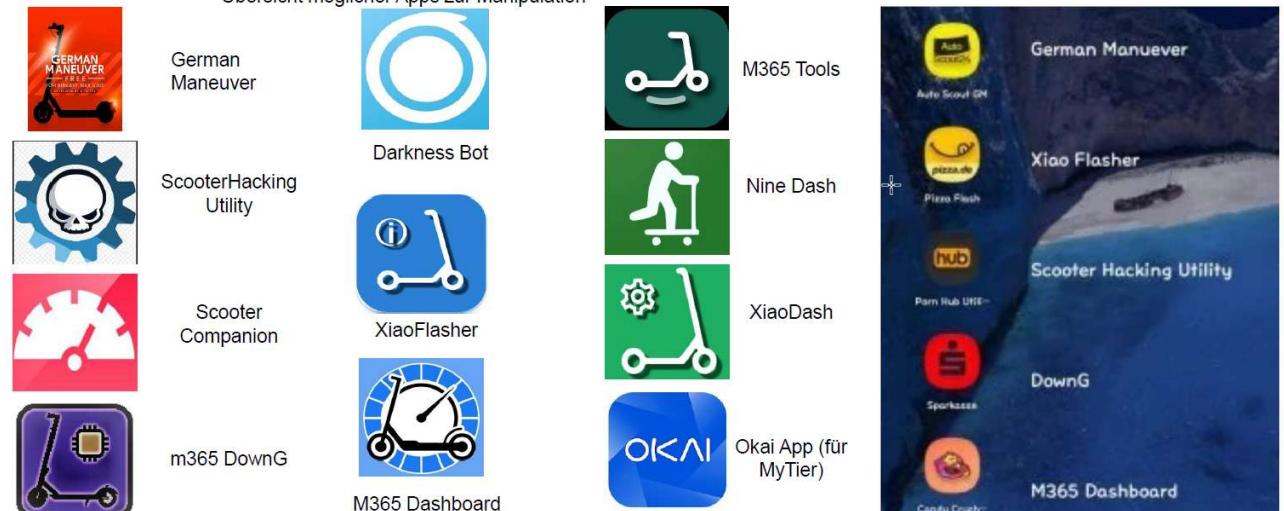
Software



Daniel Fromm ©

- Eingriff in die Systemeinstellungen, womit die Geschwindigkeit auf ca. 30 km/h angehoben werden kann (Produktion Weltmarkt)
- Aufspielen einer Custom-Firmware (CFW), womit im Vorfeld Betriebsspannung, Anfahrgeschwindigkeit, Endgeschwindigkeit verändert werden können
- Smartphone / PC (Ninebot Flasher) mittels Dritthersteller-Apps

Übersicht möglicher Apps zur Manipulation



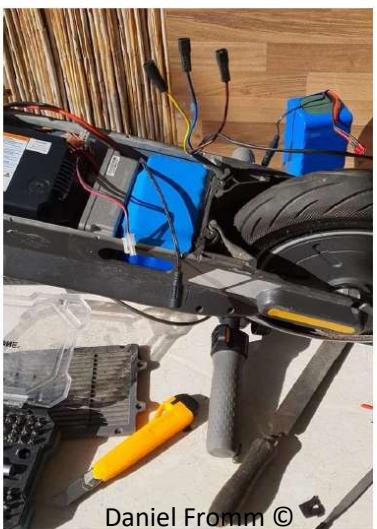
Daniel Fromm ©



Chip wird durch 6x Betätigen des Powerknopfes aktiviert

Erweiterung der Akkukapazität:

Im
Hardcase



Daniel Fromm ©

Hardware



Daniel Fromm ©

Manuelle Änderungen



über den
Displaycode
„6666“
gelangt man
in die
Einstellungen



Tuning: Bis zu 34km/h



Preise enthalten MwSt.
3.349,57 € / Stück

Gutscheinpaket für neue Benutzer
55,00 € Rabatt [Anspruch](#)



Daniel Fromm ©



Daniel Fromm ©



Unzulässige Elektrokleinstfahrzeuge

Unzulässige Elektrokleinstfahrzeuge

Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- und Haltestange



Verstoß PfIVG | Fahren ohne Fahrerlaubnis | Fehlende Typgenehmigung...



Beispielbild: <https://viph.com/de-ch/>

E-Scooter mit Aufstecksitz

Aufstecksitze können optional erworben werden und auf E-Scooter mit/ ohne Allgemeine Betriebserlaubnis angebracht werden:

- Fahrzeug verliert dadurch seine Eigenschaft als Elektrokleinstfahrzeug
- Typgenehmigungs- und zulassungsrechtliche Bewertung als **Kleinkraftrad**
 - Erlöschen der Betriebserlaubnis,
 - Versicherungskennzeichen (nicht Plakette)
 - Bau- und Betriebsvorschriften KKR (z.B. Rückspiegel)



Fehlerquellen bei der Versicherung

Fehlerquellen der Versicherer



Foto: Lars Zemke ©

Versicherung von nicht
typgenehmigungsfähigen
Fahrzeugen



Foto: Marco Schäler©

Fehlerhafte Ausgabe von Versicherungsplaketten
für Kleinkrafträder

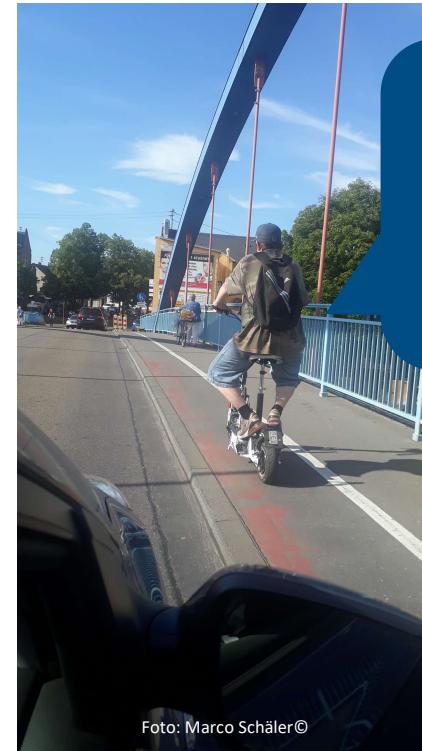


Foto: Marco Schäler©

Literaturempfehlung:
**Schäler, Recht und
Schaden (r+s) 2020, S.
329 ff.**

4

Fazit

1

Fortwährende Untersuchungen belegen, dass Leih-Scooter überwiegend zu Spaß- und Freizeitzwecken genutzt werden.

2

Private E-Scooter hingegen dienen vornehmlich für Vernetzungsfahrten zur Arbeit/ Schule oder im privaten Umfeld.

3

Notwendigkeit einer Spezialisierung in der polizeilichen Verkehrsüberwachung (z. B. Fahrradstaffeln).



5

Ausblick

Verordnung zur Änderung der eKFV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 09.10.2025 (BR-Drs. 535/25)

Grundlage: Evaluierung durch BASt nach § 15 Abs. 3 eKFV

Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte

- Verpflichtende Ausstattung von EKF mit Fahrtrichtungsanzeigern
- Harmonisierung der Verhaltensvorschriften durch Übertragung in die StVO und Angleichung an das Fahrrad
- Einführung einer Regelungslage zum Umgang mit grenzüberschreitenden Fahrten durch ausländische E-Scooter

Weitergehende Forderungen

- Einführung Helmpflicht (Evaluierungsbericht BASt, 12/2022, S. 62)
- Prüfbescheinigungspflicht (Evaluierungsbericht BASt, 12/2022, S. 62)
- Mindestvorgaben zur Reifenausgestaltung
- Digitalisierung der Datenbestätigung und Versicherungsbescheinigung im Zentralen Fahrzeugregister
- Europäische Harmonisierung der Typgenehmigung
- Anpassung des straßenverkehrsrechtlichen Kraftfahrzeugbegriffs



6

Literatur-Empfehlungen

Literatur- Empfehlungen

Luchterhand Verlag

Bachmeier/Müller/Rebler/Schäler

Moderne Kleinfahrzeuge im Straßenverkehr

Wolters Kluwer

Bachmeier/Müller/Rebler/Schäler: Moderne Kleinfahrzeuge im Straßenverkehr, 1. Auflage 2024

Artikel

Elektrokleinstfahrzeuge

Manipulationen bei Elektrokleinstfahrzeugen

In diesem Beitrag geht es um die fahrerlaubnisrechtliche Einordnung von Elektro-Trottinett und Segways mit einer von der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) abweichenden Höchstgeschwindigkeit. Von Marco Schäler



Die fahrerlaubnisrechtliche Einordnung manipulierter Elektrokleinstfahrzeuge müsse bei Polizei und Behörden bekannt sein, um Rechtssicherheit zu gewährleisten, meint VERKEHRSDIENST-Autor Marco Schäler

1. Einführung in die Problematik

Mit Inkrafttreten der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKfV) zum 15.6.2019¹ hat der bundesdeutsche Verordnungsgeber auf die seit Jahren bestehende Nachfrage in der „Mikromobilität“ reagiert und die bestehende Regelungslücke zum europäischen Typgenehmigungsrecht durch Implementierung einer nationalen Verordnung zumindest partiell geschlossen.

Seither prägen vor allem sogenannte Elektro-Trottinett den Verkehrsraum zahlreicher Städte und stellen die polizeiliche Verkehrsüberwachung vor bislang unbekannte Herausforderungen. Dabei ist

VD 12/2019 319

Schäler: Manipulationen bei Elektrokleinstfahrzeugen, VD 12/2019, S. 319 ff.

Fahrzeug	Zulassungsrecht	Fahrerlaubnisrecht	Pflichtversicherung																				
	<ul style="list-style-type: none"> Zulassungspflichtig, da keine Ausnahme in § 3 Abs. 3 FZV greift Nicht zulassungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz und selbstbalancierend) keine nationale Typgenehmigung im Sinne der eKFV möglich (keine Lenk- oder Haltestange) <p>Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnispflichtig, da keine Ausnahme in § 4 Abs. 1 S. 2 FeV greift (insb. nicht eKFV, da keine Lenk- oder Haltestange vorhanden) Aufgrund der Einrädrigkeit kann nicht auf die A-Klassen zurückgegriffen werden 	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG) 																				
	<ul style="list-style-type: none"> Zulassungspflichtig, da keine Ausnahme in § 3 Abs. 3 FZV greift Nicht zulassungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz und selbstbalancierend) keine nationale Typgenehmigung nach eKFV möglich (keine Lenk- oder Haltestange) <p>Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnispflichtig, da keine Ausnahme in § 4 Abs. 1 S. 2 FeV greift (insb. nicht eKFV, da keine Lenk- oder Haltestange vorhanden) Aufgrund der Einrädrigkeit kann nicht auf die A-Klassen zurückgegriffen werden 	<p></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fahrzeug</th><th>Zulassungsrecht</th><th>Fahrerlaubnisrecht</th><th>Pflichtversicherung</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug oder Kleinkraftrad bis 25 km/h möglich</td><td>Vierrädrige Fahrzeuge</td><td>Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich</td></tr> <tr> <td></td><td>Nicht typgenehmigungsfähig, sofern: <table border="1"> <tr> <td>Vierrädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm</td></tr> <tr> <td>Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm</td></tr> </table> </td><td>Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h</td><td>Ausnahme von der FE-Pflicht (§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV)</td></tr> <tr> <td></td><td> <ul style="list-style-type: none"> Keine Einordnung gemäß eKFV möglich, da Fahrzeuge über einen Sitzplatz verfügen und nicht zugleich selbstbalancierend sind </td><td></td><td>Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG)</td></tr> </tbody> </table>	Fahrzeug	Zulassungsrecht	Fahrerlaubnisrecht	Pflichtversicherung		Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug oder Kleinkraftrad bis 25 km/h möglich	Vierrädrige Fahrzeuge	Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich		Nicht typgenehmigungsfähig, sofern: <table border="1"> <tr> <td>Vierrädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm</td></tr> <tr> <td>Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm</td></tr> </table>	Vierrädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h	Ausnahme von der FE-Pflicht (§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV)		<ul style="list-style-type: none"> Keine Einordnung gemäß eKFV möglich, da Fahrzeuge über einen Sitzplatz verfügen und nicht zugleich selbstbalancierend sind 		Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG)
Fahrzeug	Zulassungsrecht	Fahrerlaubnisrecht	Pflichtversicherung																				
	Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug oder Kleinkraftrad bis 25 km/h möglich	Vierrädrige Fahrzeuge	Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich																				
	Nicht typgenehmigungsfähig, sofern: <table border="1"> <tr> <td>Vierrädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm</td></tr> <tr> <td>Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge</td><td>Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm</td></tr> </table>	Vierrädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h	Ausnahme von der FE-Pflicht (§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV)																
Vierrädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei den Klassen L6e in einer Höhe von ≤ 400 mm																						
Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge	Sitzposition bei Klasse L1e in einer Höhe von ≤ 540 mm																						
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Einordnung gemäß eKFV möglich, da Fahrzeuge über einen Sitzplatz verfügen und nicht zugleich selbstbalancierend sind 		Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG)																				
	<ul style="list-style-type: none"> Zulassungspflichtig, da keine Ausnahme in § 3 Abs. 3 FZV greift Nicht zulassungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz) keine nationale Typgenehmigung im Sinne der eKFV möglich (keine Lenk- oder Haltestange) <p>Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnispflichtig, da keine Ausnahme in § 4 Abs. 1 S. 2 FeV greift (insb. nicht eKFV, da keine Lenk- oder Haltestange vorhanden) Aufgrund der Einrädrigkeit kann nicht auf die A-Klassen zurückgegriffen werden 	<p></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fahrzeug</th><th>Zulassungsrecht</th><th>Fahrerlaubnisrecht</th><th>Pflichtversicherung</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</td><td>Vierrädrige Fahrzeuge = FE-Klasse AM</td><td>Kfz-Haftpflichtversicherung (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</td></tr> <tr> <td></td><td>Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)</td><td>Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h = Prüfbescheinigung</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td> <ul style="list-style-type: none"> Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als Kleinkraftrad möglich Nicht typgenehmigungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz) keine nationale Typgenehmigung im Sinne der eKFV möglich, da schneller als 20 km/h (E-Scooter) oder keine Lenkstange (Swiftboard) </td><td> <table border="1"> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h</td><td>Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV</td></tr> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h</td><td>Fahrerlaubnispflichtig</td></tr> </table> </td><td> <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG) </td></tr> </tbody> </table>	Fahrzeug	Zulassungsrecht	Fahrerlaubnisrecht	Pflichtversicherung		Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)	Vierrädrige Fahrzeuge = FE-Klasse AM	Kfz-Haftpflichtversicherung (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)		Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h = Prüfbescheinigung			<ul style="list-style-type: none"> Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als Kleinkraftrad möglich Nicht typgenehmigungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz) keine nationale Typgenehmigung im Sinne der eKFV möglich, da schneller als 20 km/h (E-Scooter) oder keine Lenkstange (Swiftboard) 	<table border="1"> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h</td><td>Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV</td></tr> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h</td><td>Fahrerlaubnispflichtig</td></tr> </table>	E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h	Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV	E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h	Fahrerlaubnispflichtig	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG)
Fahrzeug	Zulassungsrecht	Fahrerlaubnisrecht	Pflichtversicherung																				
	Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)	Vierrädrige Fahrzeuge = FE-Klasse AM	Kfz-Haftpflichtversicherung (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)																				
	Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)	Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ≤ 25 km/h = Prüfbescheinigung																					
	<ul style="list-style-type: none"> Zulassungsfrei, sofern eine Klassifizierung als Kleinkraftrad möglich Nicht typgenehmigungsfähig, da <ul style="list-style-type: none"> keine Typgenehmigung nach VO (EU) Nr. 168/2013 möglich (kein Sitzplatz) keine nationale Typgenehmigung im Sinne der eKFV möglich, da schneller als 20 km/h (E-Scooter) oder keine Lenkstange (Swiftboard) 	<table border="1"> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h</td><td>Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV</td></tr> <tr> <td>E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h</td><td>Fahrerlaubnispflichtig</td></tr> </table>	E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h	Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV	E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h	Fahrerlaubnispflichtig	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich Kfz-Haftpflichtversicherung erforderlich Ausnahme, sofern bbH ≤ 6 km/h (§ 1a Abs. 1 Nr. 1a PflVG) 																
E-Scooter/ Swiftboard ≤ 25 km/h	Ausnahme von der FE-Pflicht gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV																						
E-Scooter/ Swiftboard ≤ 45 km/h	Fahrerlaubnispflichtig																						



¹ Zur fahrerlaubnisrechtlichen Klassifizierung von E-Scootern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen
Urheber: Marco Schäler / DPoIG-Kommission Verkehr ©



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Polizeirat Marco Schäler, M.A.
Geschäftsführer der DPoIG-Kommission Verkehr

 marco.schaeler@gmail.com

 [Marco Schäler](#)