

erweiterte

STELLUNGNAHME

[REDACTED]

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV)

Seiten 1 bis 6: (zur Fassung vom 25.09.2018, 22 Seiten, erhalten am 1.10.2018)

Seiten 7 bis 8: (zur Fassung vom 26.07.2018, 48 Seiten, erhalten am 10.10.2018)

[REDACTED], den 10.10.2018

Am 01.10.2018 haben wir den Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (22 Seiten, Stand 25.09.2018) erhalten. Dieser Entwurf konterkariert die Idee einer praktikablen nachhaltigen Mobilitätsvielfalt. Er ist für Skateboardfahrerinnen und -fahrer sehr enttäuschend, wirft einige Fragen auf und stößt in wesentlichen Punkten auf größtes Unverständnis. Wir sind erfahrene, verantwortungsbewusste Elektro-Skateboard Fahrerinnen, Fahrer und Konstrukteure einer stetig wachsenden Elektro-Skateboard Community. Mitglieder unserer Community gehören zu den Pionieren der Elektro-Skateboard-Szene.

Wir bitten die Bundesregierung um Überarbeitung des Entwurfs der eKFV, um das selbstgesteckte Ziel „Nutzerinnen und Nutzern (...) die Wahl nachhaltiger (PRAKTIKABLER) Mobilitätslösungen“ zu ermöglichen und „wichtige Impulse für neue, innovative Formen der E-Mobilität im Nahbereich“ zu fördern.

Nach intensivem Informationsaustausch mit dem Experten für elektrische Skateboards, [REDACTED],
[REDACTED] **empfehle ich in der künftigen eKFV die Aspekte a bis f abzubilden.**

Sportwissenschaftliche Erkenntnisse, insbesondere biomechanische Tatsachen und Informationen über Anforderungen von Berufspendlern, unterstreichen die Empfehlung. Diese sind in der „Expertise zur neuen Fahrzeugklasse der Elektrokleinstfahrzeuge“ vom 22. August 2018 hinreichend dokumentiert (S.5 ff, S.7 ff, S.10ff, S.17ff, vgl. <https://www.elektro-skateboard.de/applications/core/interface/file/attachment.php?id=3867>). Diese Expertise liegt dem BMVI und den jeweiligen Abteilungen seit Anfang September 2018 in digitaler und gedruckter Form vor.

- a) die Zulassung von eKF ohne Lenkstange,
- b) die Einführung einer schneller eKF Klasse bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 45 km/h,
- c) eine stärkere Motorisierung ohne Leistungsbegrenzung und
- d) die Zulassung unterschiedlicher Fahrzeugmodule.

Mit den aufgelisteten Änderungsvorschlägen und einer „modularen Zulassung“ würde die Bundesregierung ihrem weiteren selbstgesteckten Ziel näher kommen, „Startups (...) durch den fehlenden Rechtsrahmen“ die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen nicht mehr zu erschweren.

- f) Die Einführung unterschiedlicher eKF-Typen.

1. Die maximale Höchstgeschwindigkeit des Entwurfs DISKRIMINIERT eKF Berufspendlerinnen und -pendler, die längere Pendelstrecken als „nur“ die „letzte Meile“ zurücklegen, besonders diejenigen, die ohnehin durch ein weitmaschiges ÖPNV-Netz benachteiligt sind bzw. jene, denen kein oder ein leistungsarmer ÖPNV zur Verfügung steht (Artikel 1, §1).

2. Der Entwurf bildet KEINE Fahrzeuge OHNE Lenkstange oder Lenker ab (Artikel 1, §1 Absatz 2).

3. Die vorgeschlagene Motorisierung KRIMINALISIERT eKF Fahrerinnen und Fahrer mit Fahrzeugen mit und ohne Lenkstange bzw. Lenker (Artikel 1, §1 Absatz 2).

4. Die vorgeschlagene Motorisierung DISKRIMINIERT eKF Berufspendlerinnen und -pendler, die auf ihrer Pendelstrecke Höhenmeter und größere Neigungen zu bewältigen haben (Artikel 1, §1 Absatz 2).

5. Die vorgeschlagenen Motorisierungsvarianten BEVORZUGT Fahrerinnen und Fahrer von Einachsfahrzeugen (im Vorschlag Stehroller mit Selbstbalanciertechnik) und DISKRIMINIERT Fahrerinnen und Fahrer von Zweichachsfahrzeugen (Artikel 1, §1 Absatz 2).

6. Die Anforderungen an die Inbetriebsetzung von eKF berücksichtigen ausschließlich komplette Fahrzeuge. Tüftler, Erfinder und innovationsoffene eKF Konstrukteure werden durch die Anforderung der Einzelbetriebserlaubnis in ihrer Innovationskraft geschwächt (Artikel 1 § 2, Absatz 1).

Einzelne Baugruppen oder Module werden ausgeklammert. Der internationale „eKF-Markt“ bietet Module und Baugruppen mit ausgezeichneter Qualität.

Neben den aufgeführten Ungereimtheiten, Diskriminierungen und Kriminalisierungen wirft der Entwurf noch weitere, eher allgemeine Fragen, auf.

7. Anmerkungen zu Artikel 1 § 4, Absatz 1

8. Frage zu Artikel 1 § 4, Absatz 3
9. Anmerkung zum Artikel 1 § 6
10. Anmerkung zum Artikel 1 § 11, Absatz 1
11. Anmerkungen zu § 5
12. Frage zum Artikel 1, Anlage 1.6
13. Fragen zum Artikel 1, Anlage 2.3
14. Fragen zum Artikel 3 § 29a, Absatz 3.3

Anerkennung findet Artikel 1 § 4, Absatz 3 sowie Artikel 1 § 10 und Artikel 1 § 11 Absatz 2, 3 und 4. Safety first!

Im Folgenden gehe ich kurz auf die jeweiligen Punkte ein:

zu 1.:

Die von der deutschen Bundesregierung gewünschten „Neue(n) Entwicklungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge und Chancen für die Verkehrswende“ (BT-Drucksache 19/3006 vom 27.06.2018, S.1) rücken mit dem vorgeschlagenen Entwurf in Deutschland in weite Ferne. Und der zitierte Eindruck der Fragesteller der „Kleinen Anfrage“ und der eKF Nutzerinnen und Nutzern wird mit dem Entwurf zementiert: „Die Fragesteller gewinnen zunehmend den Eindruck, dass die Chancen für nachhaltige Mobilität durch die Bundesregierung ignoriert werden. Startups, von denen wichtige Impulse für neue, innovative Formen der E-Mobilität im Nahbereich ausgehen, werden durch den fehlenden Rechtsrahmen an ihrer Entwicklung gehindert. Nutzerinnen und Nutzern wird die Wahl nachhaltiger Mobilitätslösungen erschwert.“ (BT-Drucksache 19/3006 vom 27.06.2018 S.2).

Maximale Fahrgeschwindigkeiten von 20 km/h sind für Berufspendlerinnen und -pendler defacto keine Alternative, selbst wenn tatsächlich „nur“ die „letzte Meile“ zurückgelegt werden muss. Auch die Zulassungspflicht von eKF ist ein Hemmschuh. Das E-Bike (es darf nur mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h gefahren werden!), quasi das eKF Pendant, findet unter Berufspendlern KEINEN Absatz und ist auf dem motorisierten Fahrradmarkt so gut wie nicht vertreten. Die meisten Händler weisen auf ihren Internetseiten oder bei Verkaufsgesprächen auf diesen Zusammenhang hin. Dagegen sorgen S-Pedelecs bei Schweizer Händlern für Berufspendler für reissenden Absatz, denn diese Fahrzeuge dürfen in der Schweiz mit maximal 45 km/h auf Fahrradwegen gefahren werden!

Trainierte Zehnjährige sprinten aus dem Stand auf einer Distanz von 50 m schneller als 25 km/h und laufen drei Kilometer Distanz mit ca. 15 km/h! Trainierte Sechzehnjährige sprinten die 100 m Distanz mit über 30 km/h, junge Erwachsene sind noch schneller und Spitzensportler erreichen über 40 km/h. Praktikable nachhaltige Mobilitätslösungen sollten sich an den Mobilitätsanforderungen der Nutzerinnen und Nutzer orientieren. Die vorgeschlagene maximale Geschwindigkeit, ist als echte Fahrzeugalternative ungeeignet.

zu 2.:

Der Entwurf klammert eine Vielzahl von eKF aus! Diese Fahrzeuge werden in Deutschland gefahren und verkauft. Eine Vielzahl von Herstellern hat Fahrzeuge im Angebot die in der eKFV nicht abgebildet sind. Dazu gehören auch namhafte Hersteller des Premiummarktes. Mit der vorgeschlagenen eKFV finden künftig praktikable nachhaltige Mobilitätsinnovationen außerhalb Deutschlands statt!

zu 3.:

Es ist völlig unverständlich, weshalb der Entwurf nach wie vor Menschen kriminalisiert, die in nachhaltige innovative Mobilitätskonzepte investieren und diese nutzen möchten. Der eKFV-Entwurf klammert ALLE Fahrzeuge ohne Lenkstange oder Lenker aus. Mit welcher Begründung?

zu 4.:

Auch jene Nutzer werden nach wie vor kriminalisiert, die aufgrund ihrer Mobilitätsanforderungen eine stärkere Motorisierung benötigen. Dies ist völlig unverständlich.

zu 5.:

Unklar ist, mit welcher Begründung die vorgeschlagene eKFV Fahrzeuge mit Selbstbalanciertechnik bevorzugt behandelt. Mehr Leistung bedeutet mehr Sicherheit, besonders bei Steigungen, Gefälle und der Verzögerung, völlig unabhängig, ob die Fahrerin oder der Fahrer sich selbst ausbalanciert oder das Fahrzeug diese Aufgabe übernimmt. Es empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen, bauartunabhängig eKF mit leistungsstarken Motoren deutlich über den vorgeschlagenen 1200 Watt auszustatten. Leistungsstarke Motorbremsen verzögern besser als leistungsschwache. Motorbremsen sind nachhaltig, sie generieren Strom, mechanische Bremsen generieren Wärme. Konstruktionsbedingt ist eine Leistungsbegrenzung unnötig.

zu 6.:

Triebfeder und Innovationskraft nachhaltiger Mobilitätsalternativen sind ideenreiche, kreative Erfinder, Tüftler und Konstrukteure sowie deren Investoren. Bei der Neukonstruktion von neuen Konzepten greifen die Konstrukteure zunächst auf marktreife Module oder Einzelteile zurück. Diese gibt es in hervorragender Qualität auf dem internationalen Markt. Meist werden nur einzelne Bauteile und Baugruppen zunächst neu entwickelt. Erst bei einem marktreifen Produkt,

ausgereiftem Marketing- und Finanzierungskonzept, wird das Fahrzeug mit eigens dafür entwickelten Bauteilen bestückt. Die Zulassung bestimmter Module und Baugruppen sollte ermöglicht werden.

zu 7.:

Leichte Fahrzeuge können einfach durch Muskelkraft gestoppt werden - das ist leichten Fahrzeugen immanent. Auch werden eKF, wie auch das Fahrrad, noch während des Rollens "abgestiegen". Aufgrund ihres geringen Gewichts werden auch leichte Fahrzeuge bei Fahrbahnunebenheiten und -absätzen eher getragen, geschoben oder mit dem freien Bein gestützt. §4, Absatz 1, ist nur für eKF mit Selbstbalanciertechnik von Bedeutung.

zu 8.:

Bei der Verzögerung von leichten Fahrzeugen ist das Fahrzeuggewicht von geringer Bedeutung. Das Fahrergewicht und die Position des Fahrers auf dem eKF dagegen von großer Bedeutung. Es macht einen Unterschied, ob ein E-Scooter oder E-Skateboard von etwa 5 kg einen Fahrer von 100 kg oder eine Fahrerin von 50 kg mit einem Verzögerungswert von 3,5 m/qs verzögern soll. Um eine optimale Verzögerung zu erhalten, verlagert der Fahrer seine Position auf seinem Fahrzeug, es sei denn, eine Selbstbalanciertechnik übernimmt diese Aufgabe. Mit welchem Prüfverfahren werden diese Gegebenheiten abgebildet?

zu 9.:

Fahrerinnen und Fahrer von eKF sollten bei der Fahrt auf „Einrichtungen für Schallzeichen“ zugreifen können, unabhängig davon, ob sie am Fahrzeug montiert sind oder von der Fahrerin oder dem Fahrer getragen werden.

zu 10.:

Fahrzeuge, die konstruktionsbedingt zum Fahren ohne Lenkstange gebaut sind, lassen sich ohne Lenkstange sicherer, also freihändig, fahren. Grundsätzlich lassen sich Elektro-Skateboards sehr sicher, auch bei hohen Geschwindigkeiten, fahren und verzögern.

zu 11.:

Bei eKF dominiert die Silhouette der Fahrerin oder des Fahrers das Erscheinungsbild. Lichttechnische Einrichtungen sollten auch die Fahrerin bzw. der Fahrer tragen können. Safety First!

zu 12.:

Wie schon in „zu 7.“ angesprochen: In welcher Form wird die Masse der Fahrerin bzw. des Fahrers berücksichtigt?

zu 13.:

Die besondere fahrdynamische Eigenschaft leichter Fahrzeuge ist ihr geringes Gewicht. Sie eignen sich deshalb besonders zum Entlasten bzw. Verlagern der Radlasten, besonders dann, wenn sie über einen Lenker, eine Lenkstange oder eine Bindung verfügen. Denn die Vorrichtungen wie Lenker, Lenkstange oder Bindung dienen dem Zweck, Zug auf das Fahrzeug auszuüben, oder es bequem Schieben oder Anheben bzw. Tragen zu können. Weshalb die aufwendigen Prüfanforderungen zur Fahrdynamik? Es entsteht der Eindruck, dass die Autorinnen und Autoren bei diesem Absatz eher schwere eKF und die Selbstbalancierungstechnik im Fokus haben.

zu 14.:

Es ist ratsam bei langsamen (bis maximal 20 km/h) eKF auf eine Versicherungsplakette zu verzichten. Bei der noch einzuführenden schnellen eKF Klasse ist ein flächiges Aufkleben der Versicherungsplakette auf vorhandenen Fahrzeugteilen zu empfehlen. Überstehende Anbauten stellen ein Sicherheitsrisiko dar, da sich Fahrerinnen und Fahrer auf leichten Fahrzeugen, aufgrund ihrer speziellen fahrdynamischen Eigenschaften, auf dem Fahrzeug bewegen. Artikel 3 § 29a, Absatz 3.3 widerspricht dem §7 Absatz 6.

Aufgrund der ganz unterschiedlichen Konstruktionsmerkmale der jeweiligen eKF, ist eine Untergliederung in unterschiedliche eKF-Typen sinnvoll. Dieser Logik folgt der Gesetzgeber bereits, indem er Einspurfahrzeuge, wie Motorräder, anders behandelt als Mehrspurfahrzeuge, wie PKW und LKW.

Bei Fragen stehen wir Ihnen als Experten für Elektrokleinstfahrzeuge gerne jederzeit zur Verfügung.

Hochachtungsvoll

██████████

██

ERGÄNZUNG zur STELLUNGNAHME
zum Referentenentwurf (vom 25.07.2018, 48 Seiten)

[REDACTED], den 11.10.2018

Am 10.10.2018 erhielt die Elektro-Skateboard-Community, über Umwege, den „Referentenentwurf mit Begründung vom 25.07.2018“, also die 48 Seiten Fassung.

Die „Begründungen“ des Referentenentwurfs (S. 25ff) enthalten Widersprüche und sind teils nicht sachgerecht:

Zu V. Gesetzesfolgen

A)

zu 2. Nachhaltigkeitsaspekte (S. 26)

Die Annahme, dass „*das Verordnungsvorhaben (...) zu einer nachhaltigen Entwicklung*“ beiträgt aber gleichzeitig die Mobilitätsanforderungen von Berufspendlern ausklammert, ist irritierend. Eine „*umfassende Vereinbarkeit*“ mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sollte auch die Bedürfnisse und Anforderungen von Berufspendlern abbilden. Besonders dann, wenn „*Bürger auf dem Land*“ leben, denn dort sind Anfahrtswege zum ÖPNV meist länger als in der Stadt.

B)

Zu 6. Weitere Gesetzesfolgen (S. 32)

„*Elektrokleinstfahrzeuge können auf vielfältige Weise im täglichen Gebrauch eingesetzt werden und werden überdies dem Wunsch vieler Bürger nach möglichst umweltfreundlichen und emissionsfreien Fahrzeugen gerecht*“, ist beim vorgeschlagenen Entwurf eine Fehleinschätzung, da eine Reihe von eKV keine Berücksichtigung finden.

Zu B. Besonderer Teil (S. 33ff)

C)

Zu Artikel 1 § 1 (Anwendungsbereich) des Entwurfs (S. 33)

Zu Absatz 1

„*Höchstgeschwindigkeiten über 20 km/h*“ stehen den formulierten Zielen der Bundesregierung (s.o.) und die Forderungen des Bundesratsbeschlusses (Drucksache 332/16 vom 15.06.2016) entgegen.

Eine Helmpflicht ist für Geschwindigkeiten ab 25 km/h empfehlenswert. Mit welcher Begründung sollen eKF Fahrer nicht in den Anwendungsbereich der Helmpflicht fallen? Der § 21a Absatz 2 StVO muss gegebenenfalls angepasst werden. Beim Fahren von schnellen eKF ist das Tragen von leichten Helmen zu empfehlen.

D)

Zu Absatz 1.2

„Elektrokleinstfahrzeuge müssen auf Empfehlung der BASt zur allgemeinen Verkehrssicherheit mit einer Lenk- oder Haltestange ausgerüstet sein. Die Forderung dient der Verhinderung einer unkontrollierten Weiterfahrt ohne den Fahrer, einer unnötigen Gefährdung des Fahrenden durch fehlenden Halt und seiner kontinuierlich sicheren Beherrschung des Fahrzeugs sowie dem Schutz weiterer Verkehrsteilnehmer durch einen Kontrollverlust des Fahrzeugs durch den Fahrer.“

Die zitierte Forderung ist begrüßenswert, die vorgeschlagene Maßnahme ist für eine Reihe von eKF ungeeignet. Im Gegenteil, Lenkstangen ERHOEHEN die Gefährdung des Fahrenden und weitere Verkehrsteilnehmer bei einem eventuellen Kontrollverlust des Fahrzeuges. Beispielsweise lässt sich ein E-Skateboard OHNE Lenkstange deutlich sicherer und kontinuierlich beherrschen, als mit! Die Erfahrung lehrt: Bei keinem vergleichbaren leichten Sportgerät wie z.B. dem Skateboard, Longboard, Mountainboard, Snowboard, Snowskate, Wakeboard, Wakeskate, Sikmboard, Surfboard oder Wakesurfboard hat sich eine Lenk- oder Haltestange durchgesetzt. Die wissenschaftliche Erklärung dieses Phänomens finden Sie in der „Expertise zur neuen Fahrzeugklasse der Elektrokleinstfahrzeuge“ (s.o.).

Die oben zitierte Begründung des eKFV-Entwurfes ist nicht sachgerecht!

Entsprechend ausgestattete eKF können auch ohne Lenkstange an der unkontrollierten Weiterfahrt ohne Fahrer gehindert werden. Hierzu gibt es eine Reihe von technischen Möglichkeiten.

Auch hier ist die oben zitierte Begründung des eKFV-Entwurfes nicht sachgerecht!**E)**

Zu Absatz 1.3

„Die Festlegung der Obergrenze von 500 Watt wurde gewählt, um auch in bergigen Gebieten die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen zu ermöglichen.“

Die genannte Zielsetzung wird mit der vorgeschlagenen Maßnahme nicht erreicht, im Gegenteil. Eine Obergrenze von 500 Watt gefährdet eKF Fahrer bei der Bergabfahrt und auch weitere Verkehrsteilnehmer. EKF-Fahrer sind auf die Motorbremse angewiesen und Motorbremsen sind eKF immanent. Die Begründungen aus Absatz 1.2 und Absatz 1.3 widersprechen sich.

EKF verfügen grundsätzlich über eine „integrierte Antriebs und -Verzögerungstechnik“, daher ist es sinnvoll alle eKF leistungsstark auszustatten. Besonders dann „um auch in bergigen Gebieten die Nutzung von eKF zu ermöglichen“. Denn es ist mühsam, wenn der Fahrzeugführer sein, wenn auch nur „leichtes“ eKF bergauf bzw. abwärts schieben oder tragen muss.

Hochachtungsvoll

██████████████████

██