

Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von  
Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer  
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

## Artikel 1

### Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr

#### (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV)

#### I Anwendungsbereich (§ 1)

##### Abs. (1), 3.

Mit Blick auf die im Entwurf angeführte Nenndauerleistung von 500 Watt sollte folgende Differenzierung vorgenommen werden:

- bis 350 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (ohne Betriebserlaubnis /ohne Versicherung / ohne Fahrzeugschein). Erläuterung der 350 Watt: 250 Watt Antrieb sowie zusätzlich 100 Watt als Kompensation für die Antriebsleistung des Menschen.
- max 500 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung)
- max 1.200 Watt selbstbalancierende Fahrzeuge - (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung)

##### Abs. (1), 5.

Hinsichtlich der maximalen Fahrzeugmasse sollte folgende Unterscheidung vorgenommen werden:

- Nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge: max. 20 kg
- Selbstbalancierende Fahrzeuge: max. 50 kg

#### II Anforderungen an das Inbetriebsetzen (§2)

##### Abs. (1), 4.

Die Entscheidung über das verpflichtende Vorhandensein einer Bescheinigung über die Einzelbetriebserlaubnis sollte nach folgenden Kriterien erfolgen:

- bis 350 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (ohne Betriebserlaubnis /ohne Versicherung / ohne Fahrzeugschein)
- max 500 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung / mit Fahrzeugschein)
- max 1.200 Watt selbstbalancierende Fahrzeuge (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung/ mit Fahrzeugschein)

#### III Anforderungen an die lichttechnischen Einrichtungen (§ 5)

##### Abs. (4)

Fahrtrichtungsanzeiger sollten nicht zwingend vorgeschrieben werden. Hier sollte eine optionale Lösung analog zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen von Rollern zugelassen werden, da §11 Abs. 3 dieser VO das Handzeichen zulässt.

#### IV Personenbeförderung und Anhängerbetrieb (§ 8)

Eine optionale Personenbeförderung sollte zulässig sein. Dies wird z.B. in Shanghai und Hongkong stetig praktiziert.

#### V Zulässige Verkehrsflächen (§ 10)

Grundsätzliche Anmerkung: Das Elektro-Kleinstfahrzeug wird auf manchen Verkehrsflächen dem Fahrrad gleichgesetzt. Das Elektro-Kleinstfahrzeug sollte aber in Verkehrsbereiche wie z.B. Fußgängerzonen o.ä. neben dem Fußgänger auch angepasst gefahren werden können um die letzte "Meile" zu verbinden. Auch eine Regelung für Einbahnstraßen dahingehend zu ergänzen, das Elektro-Kleinstfahrzeuge auch entgegen der Hauptfahrtrichtung in Einbahnstraßen fahren dürfen (ähnlich dem Fußgänger).

#### VI Allgemeine Verhaltensregeln (§ 11)

##### Abs. (4)

Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen: Damit das Elektrokleinstfahrzeug nicht zum stetigen Hindernis wird halten wir eine Anpassung der Maximalgeschwindigkeit von 25 km / h für sinnvoll

#### VII § 12 Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 12)

Abs. (3) und (4): Im Rahmen der Verordnung sollte keine Gleichsetzung von Radverkehr und Verkehr von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgen, sondern eine gesonderte Regelung für Elektrokleinstfahrzeuge definiert werden.

### Anlage

(zu § 7 Nummer 1)

#### I Prüfanforderungen und Anforderungen an die Fahrdynamik

##### 1. Allgemeine Prüfbedingungen

Zu 1.6: Die Prüfumgebung bzw. die Bedingungen sind konkret zu definieren (z.B. Gesamtzuladung, Tara). Zudem sollte neben der Masse des Fahrzeugs auch ein Bereich für die Masse des Fahrers (beispielsweise 70 bis 100 kg) oder ein fester Durchschnittswert (z.B. 80 kg) definiert werden. Dies ist eine grundlegende Voraussetzung, um eine Vergleichbarkeit der Prüfung zu gewährleisten.

## 2. Prüfverfahren

Zu 2.3: Hinsichtlich der Prüfung der Fahrdynamik ist anzumerken, dass das Prüfergebnis wesentlich vom individuellen Können bzw. den Fahrfähigkeiten beeinflusst wird.

Zu 2.3.7: Die Prüfung 4 (Bordsteinprofil) kann komplett entfallen, da die abgeprüften Parameter bereits mit den vorher beschriebenen Prüfungen abgedeckt sind.

Zu 2.4: Mit Blick auf die Antriebsdeaktivierung sind die in Absatz 2.4.1 und 2.4.2 beschriebenen Prüfungen in einem Absatz zusammenzufassen.

## Artikel 3

### Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

#### I Generelle Anmerkung zu Artikel 3

Gemäß der bereits o.g. Einteilung empfehlen wir bezüglich Betriebserlaubnis / Versicherung / Kennzeichen zu differenzieren:

- bis 350 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (ohne Betriebserlaubnis / ohne Versicherung / ohne Fahrzeugschein)
- max 500 Watt nicht-selbstbalancierende Fahrzeuge (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung)
- max 1.200 Watt selbstbalancierende Fahrzeuge - (wie S-Peledec: - mit Betriebserlaubnis / mit Versicherung). Eine weitere Aufspaltung wäre ggf. folgendermaßen sinnvoll: max. 600 Watt selbstbalancierende Fahrzeuge (ohne Betriebserlaubnis / ohne Versicherung / ohne Fahrzeugschein)

#### II Versicherungsplakette (§29a)

Die Versicherungsplakette sollte maximal die Größe einer gängigen Prüfplakette haben. Ist eine größere Versicherungsplakette erforderlich, dann ist diese optional vorne oder hinten am Fahrzeug anzubringen.