

Rückäußerung

im Rahmen der Verbändeanhörung des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur

zum Entwurf der Verordnung über die Teilnahme
von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr
und zur Änderung weiterer straßenverkehrs-
rechtlicher Vorschriften

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Abt. III/3

1. Ad § 1 Anwendungsbereich

- Die Versicherungspolice wird voraussichtlich für alle Fahrzeuge dieser Klasse identisch sein. Da selbstbalancierende Fahrzeuge über eine deutlich höhere Nenndauerleistung verfügen regen wir an, dass der maximale Anteil der Nenndauerleistung für die Balancierung festgelegt wird, andernfalls könnte eine höhere Antriebsleistung als 500 Watt dargestellt werden.
- 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)
 - 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)
- Hinsichtlich der maximalen Fahrzeugmasse sollte folgende Unterscheidung vorgenommen werden:
 - Selbstbalancierende Fahrzeuge: max. 20 kg
 - Alle anderen Fahrzeuge: max. 50 kg

2. Ad § 2 Anforderungen an das Inbetriebsetzen

- 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)

3. Ad § 4 Anforderungen an die Verzögerungseinrichtung

- Hier stellt sich die Frage nach der Maximalgeschwindigkeit. Ein Fahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von z. B. 20 km/h in der Ebene kann bei längeren Bergabfahrten deutlich höhere Geschwindigkeiten erreichen, bei denen die Bremsen dennoch den gewünschten Verzögerungswert erreichen müssen. Wir halten deshalb höhere Testgeschwindigkeiten für sinnvoll.
- Ein Elektrokleinstfahrzeug sollte zwei voneinander unabhängige Bremsen aufweisen, die jeweils auf eine Achse wirken.
- Eine Bremsenprüfung nach DIN EN 15194:2017-12 wird empfohlen

4. Ad § 5 Anforderungen an die lichttechnischen Einrichtungen

- Bei Anbringung der Blinker am Lenker/Griffende ist die maximale seitliche Position durch die Fahrzeugbreite bestimmt. In den meisten Fällen dürfte eine Verdeckung nach hinten durch den Fahrer gegeben sein, vor allem wenn die Maximalbreite von 700 mm nicht genutzt wird. Hier sollte der Ordnungsgeber einen Sichtbarkeitswinkel vorgeben.

- Fahrtrichtungsanzeiger müssen 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.

5. Ad § 7 Sonstige Sicherheitsanforderungen

- Hier wäre es hilfreich, die Funktionssicherheitsanforderungen an das Gesamtfahrzeug (ASIL/MSIL) sowie die weiteren Anforderungen im Rahmen der CE-Konformitätserklärung (z. B. Maschinenrichtlinie, Niederspannungsrichtlinie) näher zu spezifizieren.
- Eine Prüfung der Festigkeit von Halte- und Lenkstangen im Sinne der DIN EN 15194:2017-12 wird empfohlen.

6. Ad § 8 Personenbeförderung und Anhängerbetrieb

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

7. Ad § 10 Zulässige Verkehrsflächen

- Anstelle der Einführung eines neuen Verkehrszeichens regen wir an, die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen überall dort zu genehmigen, wo die Nutzung von Fahrrädern oder Pedelecs ebenfalls erlaubt ist.
- Grundsätzliche Anmerkung: Das Elektro-Kleinstfahrzeug wird auf manchen Verkehrsflächen dem Fahrrad gleichgesetzt. Das Elektrokleinstfahrzeug 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 wäre dahingehend zu ergänzen, dass Elektrokleinstfahrzeuge auch entgegen der Hauptfahrtrichtung in Einbahnstraßen fahren dürfen (ähnlich dem Fußgänger).

8. Ad § 11 Allgemeine Verhaltensregeln

- Unabhängig von der Ausgestaltung der Richtlinie sollten angesichts der Erfahrungen mit dem unkontrollierten, wilden Abstellen von Mietfahrrädern auch im Hinblick auf zukünftige Sharing-Konzepte bei Elektrokleinstfahrzeugen klare Verhaltensregeln als allgemeingültige deutschlandweite Richtlinie vom Ordnungsgeber empfohlen werden.
- Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen: Damit das Elektrokleinstfahrzeug nicht zum stetigen Hindernis wird, halten wir eine Anpassung der Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h für sinnvoll.

9. Ad § 12 Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 12)

- Im Rahmen der Verordnung sollte keine Gleichsetzung von Radverkehr und Verkehr von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgen, sondern eine gesonderte Regelung für Elektrokleinstfahrzeuge definiert werden.

10. Ad Anlage 1.6 Allgemeine Prüfbedingungen

- Die Prüfumgebung bzw. die Bedingungen sind konkret zu definieren (z. B. Gesamtzuladung, Tara). Wir regen die Angabe einer Oberflächenkörnung für Asphalt und Beton und zusätzlich eine Prüfung bei Nässe an.
- 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.

•

11. Ad Anlage 2.2 Verzögerung

- Um die Dosierbarkeit der Bremsen zu testen, regen wir die zusätzliche Einführung einer Zielbremsung an.

12. Ad Anlage 2.3

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

13. Ad Anlage 2.3.7

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

14. Ad Anlage 2.4

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

15. Ad Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

- 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)
- 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.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

BDI Dokumentennummer: D 1023