

Berlin, den 22.06.2020

Electric Empire Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge  
Fischerhüttenstrasse 65A – 14163 Berlin



An die Mitglieder des Ausschusses für  
Verkehr und digitale Infrastruktur



Sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen, meine Herren,

der Deutsche Bundesrat hat in seiner 948. Sitzung am 23. September 2016 den Beschluss gefasst, die Bundesregierung möge schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb regeln.

Der Bundesrat stellt fest, dass:

1. diese Fahrzeuge bereits von einer Vielzahl von Erwachsenen als auch Kindern genutzt werden.
2. sie eine interessante Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen.

Vor zwölf Monaten trat am 15.06.2019 die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft. Anders als in ersten Entwürfen vorgesehen, regelt diese ausschließlich Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange und segwayähnliche Fahrzeuge. Somit sind Elektroskateboards, eWheels (Elektroeinräder), OneWheels - aber auch die gerade von Kindern bereits häufig genutzten Hoverboards - weiterhin nicht ordnungsgemäß reguliert.

Die finale Verordnung resultiert aus einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die im Jahre 2014 in Auftrag gegeben wurde. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2083> Für die Praxisbewertung wurden ungeübte Personen, die nicht mit den Geräten vertraut waren, unvorbereitet für einige Minuten mit den Fahrzeugen konfrontiert. Die Autoren der Studie sind der Auffassung, dass nur Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange für Fahrer ohne vorherige Erfahrung sicher im Strassenverkehr bedienbar sind. Seit Juni 2019 ergänzen deswegen vor allem Elektro-Tretroller den deutschen Individualverkehr.

Seit Mai 2020 wird durch die BASt eine weitere Studie mit dem Titel „Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ umgesetzt. Im Rahmen der Untersuchung sollen sowohl die in der eKFV berücksichtigten Fahrzeuge als auch solche eKF mit vergleichbaren Eigenschaften betrachtet werden, die explizit von einem Gebrauch auf der Straße durch den Gesetzgeber ausgenommen wurden. Damit sind eKF gemeint, die nicht von der Verordnung geregelt, aber ungeachtet dessen im Verkehr zu beobachten sind. z.B. Elektroskateboards, eWheels (Elektroeinräder), OneWheels und Hoverboards. Die Veröffentlichung der Erkenntnisse der Studie ist für das dritte Quartal 2022 geplant. Daher ist davon auszugehen, dass mit einer Überarbeitung der eKFV und einer möglichen Zulassung weiterer eKF nicht vor 2023 zu rechnen ist. Darüber hinaus werden auch Erfahrungen aus dem Ausland in der Studie Berücksichtigung finden, welche z.B. in Italien mit einer Verordnung für alle Fahrzeuge seit 04.06.2019 sowie in Frankreich seit dem 25.10.2019 gesammelt werden. Österreich wiederum stellt das eKF bis 25km/h dem Fahrrad gleich und regelt Schäden über die persönliche Haftpflicht des Nutzers.

Unser Versuch lokale Ausnahmegenehmigungen zu erlangen, wird stets pauschal mit dem Argument der fehlenden Erkenntnisse über das Gefährdungspotential abgelehnt. Das erscheint zwar auf den ersten Blick konkludent, jedoch sind ohne die seinerzeit in Rede stehende befristete Ausnahmeregelung auch keine praktisch verwertbaren Erkenntnisse zu erwarten. Wir befürchten, dass auch die anstehende Studie in dieser Hinsicht nichts praxisrelevantes zu Tage fördern kann.

*Wir fordern daher, dass weitere eKF (insbesondere Elektroskateboards, eWheels (Elektroeinräder), OneWheels und Hoverboards) umgehend eine Ausnahmegenehmigung unter wissenschaftlicher Begleitung erhalten, da anderenfalls eine wissenschaftlich-evaluative Berücksichtigung dieser Fahrzeuge ausgeschlossen ist.*

*Gründe die für eine umgehende Überarbeitung sprechen:*

- Die gesellschaftliche Neustrukturierung des Individualverkehrs sollte innovative Technologien unvoreingenommen in einem gesellschaftlich sicheren rechtlichen Rahmen unter realen Straßenverkehrsbedingungen erproben. Wie durch Bundesrat und BASt bestätigt, ist eine Vielzahl dieser Fahrzeuge bereits im Straßenverkehr präsent.
- Mit der 2019 geplanten aber nicht umgesetzten Ausnahmeregelung für Fahrzeuge ohne Lenkstange wurde eine Möglichkeit, den Markt über Qualitätsstandards auch in diesem Bereich zu regeln und somit zu einer höheren Verkehrssicherheit beizutragen nicht genutzt.
- Nach Ansicht des Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge besteht eine gleichermaßen unnötige wie unverhältnismäßige Kriminalisierung von Nutzern entsprechender eKF (bspw. Erziehungsberechtigte von Minderjährigen mit Hoverboard in einer Spielstraße).

- Die für das Jahr 2022 geplante Überarbeitung der eKFV reflektiert nicht die Dynamik innerhalb des individuellen Mobilitätverhaltens und des Mobilitätsbedarfs von Personen. Hohe Absatzzahlen von selbstbalancierenden eKF im europäischen Ausland stehen indikativ für die wirtschaftlichen Potenziale dieses Marktes. Es ist zu erwarten, dass sich eine fehlende Regelung durch den Gesetzgeber nachhaltig negativ auf weitere Innovationen in diesem Bereich innerhalb des Standortes Deutschland auswirken wird.
- Die private Nutzung von eKF kann ein wesentlicher Bestandteil des Individualverkehrs und eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV sein. Gerade im Sub-Urbanen und ländlichen Raum, wo der ÖPNV häufig defizitär ist, und der tägliche Weg zum Bahnhof eine hohe Bedeutung hat, können diese Fahrzeuge eine zusätzliche nachhaltige Alternative zum Pkw darstellen. Bei der Nutzung des ÖPNV können sie sicher verstaut werden, wodurch das Anschließen am Bahnhof mit überfüllten Fahrradständern ebenso entfällt wie auch das Verbleiben der Fahrzeuge über Nacht auf dem Gehweg.
- Durch die Corona-bedingten Einschränkungen kommt dem Individualverkehr eine zunehmende Bedeutung zu. Diese Entwicklung sollte durch innovative Nutzungsangebote derzeit nicht zugelassener Fahrzeuge unterstützt werden.
- Die von der BASt formulierte Voraussetzung für ein neues Transportmittel wie den E-Scooter kann nicht die Grundlage im Umgang mit Elektroskateboards, eWheels (Elektroeinräder), OneWheels und Hoverboards) sein. Im Gegenteil sollte jedes Transportmittel nur im Straßenverkehr genutzt werden, wenn der Fahrer den Umgang damit beherrscht. So wie jedes Kind im schulischen Verkehrsgarten das Fahrradfahren übt, bevor es am Straßenverkehr teilnimmt.
- Es werden mehr empirische Forschungsprojekte mit repräsentativer Aussagekraft benötigt, in der kritisch unter realen Straßenverkehrs Bedingungen die Risiken aber auch die Chancen der privaten Nutzung von eKF analysiert werden.
- Eine weitere mögliche und innovative Entscheidung wäre die Fahrzeugart „Elektrokleinstfahrzeuge“ dem Fahrrad auch in Deutschland gleichzustellen und dem Vorbild von Österreich und Italien zu folgen.

- In Anbetracht der Tatsache, dass die kinetische Energie bei ohne Muskelkraft betriebenen Fahrzeugen, z.B. Elektroskateboards, eWheels (Elektroeinräder) und OneWheels, vergleichbar zum PEDELEC/S-PEDELEC ist, sollte ein Führerschein der Klasse AM und Helmpflicht Voraussetzung für den Betrieb der Fahrzeuge sein.

*Deswegen bitten wir Sie in Ihrer Rolle als Mitglied des Verkehrsausschusses, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufzufordern, umgehend eine zumindest bis zum Vorliegen der Studienergebnisse befristete Ausnahmegenehmigung für weitere Elektrokleinstfahrzeuge zu erlassen. Damit wiederholen Sie die berechtigten Forderungen des Bundesrats vom September 2016 und tragen der verkehrspolitischen Realität Rechnung.*

Mit freundlichen Grüßen



Lars Zemke,  
Electric Empire  
Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge



Lars Stühlen  
eSKAVE e.V.  
Deutscher Elektroskateboard Verein

Dieses Schreiben wird zusätzlich unterstützt von:

- Jens Haffke, [evolveskateboards.de](http://evolveskateboards.de)
- Isabell Armbruster, [jaykay-sport.de](http://jaykay-sport.de)
- Tony Günther, [mellowboards.com](http://mellowboards.com)
- Andreas Hammer, [hammer-international.de](http://hammer-international.de)
- Eckehard Fozzy Moritz, [innovationsmanufaktur.com](http://innovationsmanufaktur.com)
- Kai Hauser, [elektro-skateboard.de](http://elektro-skateboard.de)
- Alexander Lenz, [ministry-of-stoke.de](http://ministry-of-stoke.de)
- Nick Bosch, [fun2ride.de](http://fun2ride.de)
- Ferenc Franke, [electro-sport.de](http://electro-sport.de)
- Volker Lux, [subvert.de](http://subvert.de)
- Sascha Mattiza, [volteboard.de](http://volteboard.de)
- Kalli Gienau, [eucisnocrime.com](http://eucisnocrime.com)
- Jens-Ulrich Müller, [escooter.blog](http://escooter.blog)
- Frank Drenckhahn, [trampboards.com](http://trampboards.com)
- Felix Lindner, [einradfahrerleipzig.de](http://einradfahrerleipzig.de)
- Chris Hettenhausen, [1radwerkstatt.de](http://1radwerkstatt.de)
- Antonio Candeias, [exwayboard.com](http://exwayboard.com)
- Frank Sommer, [funky-summer.de](http://funky-summer.de)
- Heiko Schöller, [Concretewave.de](http://Concretewave.de)
- Thomas Panholzer, Experte für Elektromobilität
- Rico Seiferth, [Kollaborateure.com](http://Kollaborateure.com)
- Michal Cervenka, [melon-helmets.com](http://melon-helmets.com)
- Thomas Steigüber, [UrbanBoarding.de](http://UrbanBoarding.de)



E Scooter Blog



DIE KOLLABORATEURE



TRAMPA



EUCISNOCRIME



UB



exway

INMOTION