



Initiatoren:

Unterstützer:



ZUKUNFTSPOSITIONEN

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR EINE INNOVATIONSDYNAMIK BEI ELEKTROKLEINSTFAHRZEUGEN

REGULIERUNGSVORSCHLAG UND UNTERSTÜTZENDE MASSNAHMEN

Aktueller Stand: Innovationsmanufaktur, 24.10.2018



Ausgangssituation:

Die Verkehrsbelastung durch konventionelle Kraftfahrzeuge in urbanen Räumen erfordert dringend neue nachhaltige Mobilitätsalternativen. Elektrokleinstfahrzeuge haben das Potenzial, Bedarfslücken in einem intermodalen Verkehrsangebot zu schließen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland behindern jedoch die Einführung und Nutzung innovativer Elektrokleinstfahrzeuge. Insbesondere die geltenden Fahrzeugklassifizierungen werden deren Neuartigkeit und Vielfältigkeit nicht gerecht. Den Weg zu einem sinnvollen Rechtsrahmen weisen unter anderem die Erfahrungen anderer Länder mit Elektrokleinstfahrzeugen und Deutschlands Entwicklung bei Fahrrädern und Pedelecs.



Entstehung und Ziel:

Initialzündung zur Erstellung dieses Positionspapieres war ein Workshop im Rahmen des Förderschwerpunkts „Vernetzte Mobilität“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Juni 2018. Die in diesem Kreis aus Wissenschaftlern erarbeiteten Positionen wurden unter Leitung der Innovationsmanufaktur mit dem Innovationsnetzwerk Mikro-Elektromobilität MILE diskutiert und zu dem aktuellen Stand erweitert. Das Positionspapier soll einen Beitrag zur aktuellen politischen Diskussion rund um die rechtlichen Rahmenbedingungen für Elektrokleinstfahrzeuge in Deutschland leisten.



Kontakt:

Prof. Dr. Eckehard Fozzy Moritz
efm@innovationsmanufaktur.com

Innovationsmanufaktur GmbH
Hohenzollernstraße 26
80801 München
Fon: +49 89 1891719 0

Regulierung für Elektrokleinstfahrzeuge – ein Minimalvorschlag:

Kleinstfahrzeuge, die mit Elektrounterstützung max. 25 km/h schnell fahren, dürfen nach einmaliger Bauartprüfung im öffentlichen Straßenverkehr betrieben werden, wenn

- sie von einem zertifizierungsberechtigten, geübten Testfahrer sicher beherrscht werden können,
- sie nach dem Abstieg oder Fall des Fahrers automatisch stoppen und keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen und
- die Produktsicherheit gewährleistet ist.

Die Erlaubnis zur Teilnahme am Straßenverkehr muss am Fahrzeug sichtbar sein. Eine spezielle Versicherung ist nicht notwendig. Die Haftpflichtversicherung deckt Schäden. Nutzungs- und Verhaltensregeln für Elektrokleinstfahrzeuge orientieren sich an den aktuell geltenden Regelungen für den Fahrradverkehr. Kleinstfahrzeuge dürfen auf denselben Verkehrsflächen wie Fahrräder genutzt werden, wenn

- ihre Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer sichergestellt ist,
- der Fahrer körperlich und geistig zu einer sicheren Nutzung in der Lage ist und
- Fahrzeugformat und Fahreigenschaften kompatibel zur genutzten Infrastruktur sind.

Die systematische Einbettung des Minimalvorschlags in einen langfristig wirksamen Rechtsrahmen erfordert umfassende Änderungen.

POSITION 1: Wir brauchen einen Reset!

- Das gesamte Rechtsgebiet sollte neu aufgestellt werden; ein besonders augenfälliges Relikt ist die veraltete Unterscheidung zwischen Fahrzeug und Kraftfahrzeug.
- Anstatt das Rechtsgebiet durch zusätzliche Regelungen weiter zu fragmentieren und verkomplizieren, muss Vereinfachung das Ziel der Rechtsgestaltung sein.
- Wir fordern die Renaissance der Eigenverantwortung im Straßenverkehr als richtungsweisendes Gestaltungsprinzip.

POSITION 2: Die Rechtsprechung sollte inhaltlich neu geordnet werden.

- Das Straßenverkehrsrecht sollte von starren Fahrzeugklassen entkoppelt und an neuen Kriterien ausgerichtet werden.
- Maßgeblich für die rechtliche Behandlung ist das Gefährdungspotenzial der Fahrzeuge.
- Kriterien zur Ableitung von Zulassung und Nutzungsrechten müssen sich an Funktionen, nicht an technischen Lösungen orientieren.

POSITION 3: Wir fordern klare, schnelle, adaptive Regelungen für neue Fahrzeuge.

- Schwerpunkte eines flexiblen Rahmenheftes für Zulassung und Erprobung von Elektrokleinstfahrzeugen sind Betriebssicherheit und Absicherung für Nutzer. Auf Basis eines modularen Sicherheitskonzepts können aus spezifischen Risiken geeignete Maßnahmen für Fahrzeuge abgeleitet werden.
- Wir empfehlen eine vorläufige Betriebserlaubnis für noch nicht eindeutig bewertbare Fahrzeuge nach Einzelprüfung, eingebettet in einen definierten Evaluationsprozess.
- Nutzungsrechte von Verkehrsräumen sollten an organische Grenzwerte gekoppelt werden, in Abhängigkeit von Gefährdungspotenzial, Emissionen, Flächenverbrauch und unter Berücksichtigung spezifischer Bedingungen in urbanen oder ländlichen Räumen.

POSITION 4: Bottom-Up Innovation sollte konsequent gefördert werden.

- Wir fordern eine konsequente Orientierung am Subsidiaritätsprinzip. Gestaltungsmöglichkeiten des Verkehrsraumes auf lokaler Ebene sollten erweitert und der Aufbau von „Best Practices“ gefördert werden.
- Effektive Bottom-Up Innovation in der Mobilität erfordert einen Kulturwandel im Straßenverkehr hin zu mehr Eigenverantwortung und zu einem kooperativen anstatt aggressiven Umgang zwischen verschiedenen Fortbewegungsarten.
- Dieser Kulturwandel sollte auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene durch geeignete Maßnahmen angetrieben werden.

POSITION 5: Es werden mehr Experimentierräume benötigt.

- Durch öffentliche Förderung sollten in Kommunen und Regionen lokale Experimentierräume (Experimentierfelder oder Reallabore) für Mobilität geschaffen und untereinander vernetzt werden.
- In den Experimentierräumen werden bestehende Regelungen begründet außer Kraft gesetzt und es wird eine temporäre Rechtssicherheit geschaffen.
- Innovationen in Bezug auf Fahrzeuge, Infrastruktur und Nutzungsregelungen können getestet und schrittweise verbessert und Regulierungsvorschläge abgeleitet werden.

POSITION 6: Wir fordern eine Verbesserung der Kooperation und Kommunikation im Regulierungsprozess.

- Verfahren in der Regulierungsarbeit sollten transparenter und neue Themen sollten so früh wie möglich für den öffentlichen Diskurs geöffnet werden.
- Besonders im Bereich Mobilität, der einem andauernden starken Wandel ausgesetzt ist, muss die Sinnhaftigkeit von Regelungen regelmäßig in einem öffentlich wahrnehmbaren Diskurs hinterfragt werden.
- Zur Ermöglichung eines wirksamen Austauschs insbesondere zwischen Wissenschaft und Regelungsebene sollte juristisches Fachwissen stärker in Förderprojekte im Bereich Mobilität eingebunden werden.

WEITERE UNTERSTÜTZER UND KOMMENTARE

Ich unterstütze die Zukunftspositionen!



„...als Innovator [bin ich] Ihnen sehr dankbar für dieses Papier.“

Wim Ouboter, Founder & CEO der Micro Mobility Systems AG (www.micro-mobility.com)

Ich unterstütze die Zukunftspositionen!



„...so machen wie in Österreich!“

Martin Mai, Geschäftsführer und Inhaber der greenmove GmbH (www.greenmove.at)

Ich unterstütze die Zukunftspositionen!



„Die urbane Elektromobilität endet nicht bei der Elektrifizierung des Autos.“

Hartmut Kümmel, Geschäftsführer der eac GmbH (www.eac-gmbh.de)

Ich unterstütze die Zukunftspositionen!



„Die Stadt gehört Elektro-Kleinstfahrzeugen!“

Günther Breitschaft, Händler elektrischer Einräder (www.e-go-drive.de)

Ich unterstütze die Zukunftspositionen!



„Die Verkehrswende ,braucht‘ es.“

Franz Fabian, wissenschaftlicher Beirat des Bundesverbands eMobilität (www.bem-ev.de)