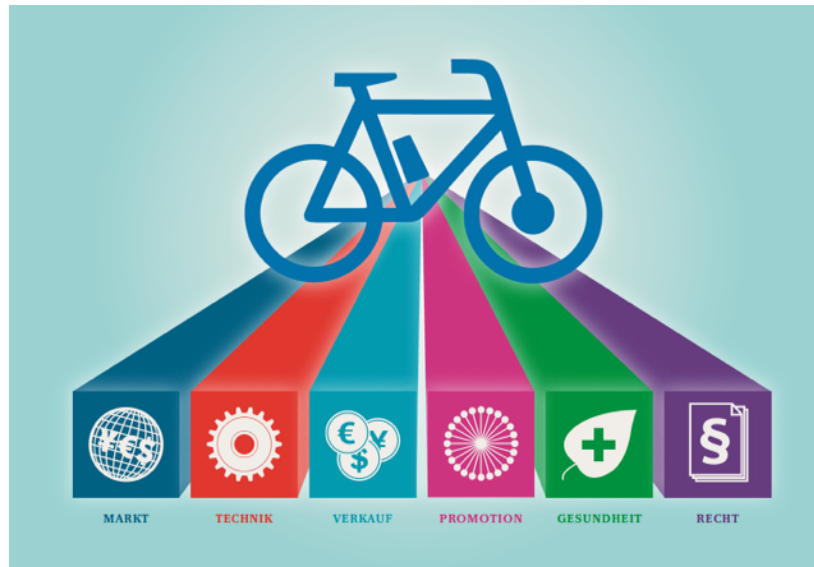


Pedelec, das Fahrzeug, das es eigentlich nicht gibt!

Ihre Stimme zählt für eine Änderung der Fahrrad-Definition



Das Pedelec wurde 1982 von Egon Gelhard erfunden und patentiert, 1990 hat Michael Kutter den ersten fahrfähigen Prototypen eines Pedelecs gebaut und 1993 stellte Yamaha das erste Pedelec in Serie her. Grundlage für die Serienfertigung und den erfolgreichen Verkauf war das Zugeständnis der japanischen Regierung, dieses neue Fahrzeug, obwohl es einen Motor hatte, als Fahrrad zu akzeptieren.

Wiener Abkommen von 1968: Definition Fahrrad

Damit entschied sich die japanische Regierung, das Wiener Abkommen der Vereinten Nationen (UN) von 1968 zu ignorieren. In diesem Abkommen wurden Straßenverkehrsmittel eindeutig definiert. Die Definition vom Fahrrad war eindeutig: ein Fahrzeug, das ausschließlich über die Muskelkraft der damit fahrenden Person, entweder mit Pedale oder Handkurbel, angetrieben wird.

Sobald ein noch so kleiner Motor an ein Fahrrad gebaut ist, ist es der Definition nach ein Motorfahrzeug. Eine Definition, die offensichtlich in den vergangenen Jahren nicht groß aufgefallen war, weil Elektrofahrräder nur in relativ kleinen Stückzahlen verkauft wurden. Inzwischen sind Pedelecs weltweit sichtbar geworden.

Urteil über Versicherungspflicht bei Pedelecs 25

Im Jahr 2014 hat der Europäische Gerichtshof ein Urteil gefällt, aus dem klar wird, dass alle Kraftfahrzeuge versichert werden müssen - und Pedelecs sind Kraftfahrzeuge. Darauf hat die EU nun reagiert. Folgerichtig müssen nun aller Voraussicht nach auch Pedelecs in Kürze in der EU wie KFZ versichert werden.

Am 24.5.2018 hat die EU einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Verschärfung der Kraftfahrzeugversicherung erarbeitet, nach welcher auch Pedelecs eine Haftpflichtversicherung benötigen.

Auszug aus dem Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG: „Außerdem wird in der Folgenabschätzung festgestellt, dass neue Kraftfahrzeugtypen, wie Pedelecs, Segways und Elektroroller bereits in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Die Nutzung dieser neuen Typen von Elektrofahrzeugen im Verkehr kann zu Unfällen führen, deren Opfer geschützt und zügig entschädigt werden müssen.“

Mehrere Industrie- und Verbraucher-Organisationen versuchen nun, die EU davon zu überzeugen, das Pedelec von der Versicherungspflicht auszunehmen, obwohl das Urteil des EuGH der Politik hier kaum Spielraum lässt.

Gleichstellung des Pedelecs umsetzen

ExtraEnergy verfolgt den Ansatz, das Problem anders zu lösen, indem die Definition der UN so angepasst wird, dass das Pedelec dem Fahrrad gleichgestellt wird. Ein Nachtrag zum autonomen Fahren hat bereits bewiesen, dass dies mit genügend politischem Willen innerhalb kürzester Zeit möglich ist. Es ist davon auszugehen, dass es kaum Politiker geben wird, die sich trauen, aktiv gegen das Pedelec zu stimmen. Daher besteht die Hoffnung, die Gleichstellung des Pedelecs mit genügend Druck von der Basis innerhalb von zwei bis drei Jahren umzusetzen und so das Pedelec nicht mehr als Kraftfahrzeug sondern als Fahrrad international eindeutig anzuerkennen.

Die ideale Gesetzgebung

Das Pedelec als solches ist derzeit noch nicht über einen internationalen Standard beschrieben, auf den man referenzieren könnte. Zusätzlich ist die gesetzliche Beschreibung des Pedelecs international sehr heterogen. Daher beziehen wir uns als Referenz auf die vom EU Projekt Go Pedelec! zwischen 2008 und 2012 definierte ideale Gesetzgebung. Diese stellt den Fahrradcharakter eindeutiger heraus als die aktuellen Gesetzgebungen.

Speziell in Europa, den USA und China kommen die Versicherungen zum Schluss, dass es möglich ist, gesetzeskonforme Pedelecs zu verkaufen. Diese entsprechen vom Charakter her eher einem leichten Motorrad, dessen Unfallrisiko höher bis deutlich höher als das eines Fahrrades ist. So lange dies der Fall ist, wird die Versicherungspflicht immer wieder berechtigterweise in die Diskussion gebracht werden.

Fahrradcharakter bleibt erhalten

In dem Vorschlag zur idealen Gesetzgebung von Go Pedelec! ist das Pedelec so neu definiert, dass der Fahrradcharakter eindeutig erhalten bleibt und der Fahrspaß dennoch höher ist. Gemäß dieses Vorschlags fährt sich das Pedelec wie ein rein per Muskelkraft angetriebenes Rennrad in der Ebene (siehe Graphik in der Fotostrecke), egal wie bergig und wie schwer es tatsächlich ist. Bei diesem Pedelec ist der Unterstützungsfaktor bis 15 km/h unlimitiert. Lediglich das motorische Beschleunigungsvermögen ist begrenzt. Weiterhin ist die Unterstützungs-Endgeschwindigkeit bei einer Geschwindigkeit von 15-32 km/h relational zur eingebrachten Muskelkraft begrenzt.

Dadurch ist sichergestellt, dass sich ein Pedelec genau so sicher wie ein Fahrrad fährt. In manchen Situationen, wie beispielsweise beim Anfahren am Berg, fährt es sogar sicherer als ein Fahrrad, da man sicherer und schneller auf eine stabile Fahrgeschwindigkeit kommt. Dies gilt auch bei schwer beladenen Pedelecs.

Dieser Vorschlag ist seit mehreren Jahren bereits mit Vertretern der deutschen Versicherungsindustrie abgestimmt und wird von diesen unterstützt. Ohne erhöhtes Risiko besteht auch kein Bedarf für einen zusätzlichen Versicherungsschutz, wie es bei einem Kraftfahrzeug zu fordern ist.

Was es also braucht, sind drei Dinge:

- Neue Fahrrad-Definition, die das Pedelec in die „UN Konvention zum Strassenverkehr“ mit einschließt.
- Ein internationaler Standard, der das Pedelec gemäß der geänderten UN-Konvention präzise beschreibt.
- Nationale Gesetze, die das Pedelec gemäß der geänderten UN-Konvention dem Fahrrad gleich stellen.

ExtraEnergy ist überzeugt, dass die Zeit gekommen ist, alle drei Dinge anzugehen. Nur so wird die Grundlage für die globale Entwicklung des Pedelec Marktes gelegt. Auch wenn die Stückzahlen heute schon beachtlich sind, so sind sie in Relation zum eigentlichen Potential des Pedelecs immer noch homöopathisch.

Für Änderung der Fahrrad-Definition einsetzen

Daher hat ExtraEnergy bei www.openpetition.de eine Kampagne gestartet. Diese soll auch gegenüber den Regierungen klar machen, dass es in der Bevölkerung eine breite Zustimmung für eine Änderung der Fahrrad-Definition und eine überarbeitete Gesetzgebung zu Pedelecs gibt. Ziel ist, bei möglichst vielen Regierungen weltweit Unterstützer für dieses Anliegen zu finden, die sich bei den Vereinten Nationen für eine Änderung der Fahrrad-Definition einsetzen.

Ihre Stimme zählt

Stimmen Sie hier ab:

<https://www.openpetition.de/petition/online/pedelecs-e-bikes-sollen-dem-fahrrad-gleichgestellt-werden>

Weitere Informationen finden Sie in dem Video „The Future of the Pedelec“ unter folgendem Link: **<https://vimeo.com/274378746>**

Eine Zusammenfassung über die Standardisierung und den rechtlichen Rahmen für eine strahlende Pedelec-Zukunft steht unter folgendem Link als Download zur Verfügung:

<https://tinyurl.com/yahakgzo>

Über ExtraEnergy

ExtraEnergy führt seit 1992 unabhängige Pedelec und E-Bike Tests durch. ExtraEnergy hat sich inzwischen als die wohl bedeutendste Informations-, Verbraucherschutz- und Promotionorganisation für Leicht-Elektro-Fahrzeuge (LEVs) weltweit etabliert. Die ExtraEnergy Testsiegel sind ein anerkanntes Label, um gute Produkte auszuzeichnen und Kunden eine verlässliche Orientierung beim Kauf zu bieten. Die ungeschminkte Warnung vor minderwertigen Produkten ist die andere Seite einer unabhängigen Kaufberatung. Im nun gewachsenen Markt geht es ExtraEnergy darum, mit regelmäßigen Tests und Informationsveranstaltungen Entwicklungen zu beschleunigen und Qualitätsanstrengungen im LEV Segment zu forcieren. Die beim halbjährlichen Pedelec und E-Bike Test verwendete Messtechnik und -methode ist einzigartig, die Ergebnisse nach wie vor unabhängig. Berichterstattung in Medien wie ARD, ZDF, MDR und 3 SAT sprechen für den Wirkungskreis.

Den Initiatoren war von Anfang an bewusst, dass Fahrzeuge erfahren werden müssen. Seit 1997 ist der Test IT Parcours unterwegs, heute dreifach mit der Test IT Show. Stationär ist ExtraEnergy mit seinem Testangebot in Tanna vertreten und präsentiert im LEV Museum 26 Jahre Testgeschichte und die noch ältere LEV Historie.

Weitere Dienstleistungen sind Präsentationen und Ausstellungen auf Fach- und Publikumsmessen sowie Informationsverbreitung mit Unterstützung von Korrespondenten weltweit. Neben der direkten Präsenz bietet www.extraenergy.org einen Schatz an Informationen. Mit Unterstützung der Europäischen Union und der IEA (Internationale Energie Agentur) wurde 2012 das Go Pedelec! Handbuch mit vielen neuen Informationen und Best Practice Beispielen rund um elektrounterstützte Zweiräder in den Sprachen deutsch, englisch, niederländisch, ungarisch, tschechisch, italienisch, spanisch und chinesisch veröffentlicht.

Als Initiator und Mitglied der Vereine EnergyBus und BATSO (Battery Safety Organization) ist ExtraEnergy in den Normungsgremien ISO (Internationale Organisation für Normung) mit Fokus auf mechanische Standardisierung und IEC (Internationale Elektrotechnische Kommission für Elektrotechnik und Elektronik) tätig und setzt dadurch Sicherheits- und Kommunikations- Standards für LEVs weltweit.

PR Kontakt:
 ExtraEnergy.org
 Angela Budde

E redaktion@extraenergy.org

www.ExtraEnergy.org

Zur sofortigen Veröffentlichung - wir freuen uns über einen Beleg!