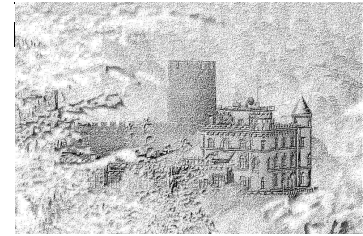


Institut für Humaninformatik
der BEKO Holding GmbH & Co KG



Burg Hartenstein

10.2.2019

74. IHI-Bericht:

Der BEKO-Schweber – wie geht es weiter?

Die BEKO-Gruppe bemüht sich seit Jahren in Österreich eine Produktion von Schwebnern aufzuziehen, weil der internationale Markt bislang kein Gerät anbietet, das die Schweber-Kriterien (siehe Abbildung, Quelle: „Die Kunst des Spazierschwebens“, Amazon 2010) voll erfüllt.

Ein Spazierschwebegerät hat folgende Merkmale:

- Du stehst drauf
- Es ist leichter als der Mensch
- Es braucht weniger als 1 m² Fläche
- Es ist etwa gleich schnell wie ein Läufer
- Es kann langsam sein und stehen bleiben ohne umzufallen
- Du bist auf Augenhöhe mit Fußgängern
- Es reagiert auf Gewichtsverlagerung
- Es fährt elektrisch
- Es kann an jeder Steckdose „betankt“ werden
- Es kann von dir alleine in ein Auto geladen werden.

Diese Kriterien wurden von BEKO entwickelt und definiert, um aus der Fülle der am Weltmarkt angebotenen Geräte diejenigen heraus zu filtern, die für unser e-Mobilitäts-Konzept geeignet sind.

Wir von BEKO sind der Ansicht, dass es neue Denkansätze in der e-Mobilität geben sollte, die über ein simples Elektrifizieren bestehender Verkehrssysteme hinausgehen.

Bewegen im Verkehr soll wieder mehr Spaß machen und trotzdem optimal freundlich zu unserer Umwelt sein.

Es wurden am Weltmarkt insgesamt ca. 40 Geräte angeschafft, die diese Kriterien eines Schwebers annähernd erfüllten, diese getestet und bis auf zwei Produkte ausgeschieden. Mit der Firma i-Tec-Styria wurde dann endlich ein österreichisches Unternehmen gefunden, das ein auf diesen Testerfahrungen basierendes erfolgversprechendes Schweber-

Konzept angeboten hat. Daraufhin wurde dieser Firma ein Entwicklungsauftrag erteilt, der mit der Lieferung mehrerer Prototypen samt Plänen erfüllt wurde. Gleichzeitig wurden zwei Patente eingereicht, wovon eines für BEKO erteilt wurde. Nach dem tragischen frühen Tod des Gründers und GF der Firma i-Tec-Styria, Herrn Hiebler, ist dessen Firma in den Konkurs geraten. Damit war die versuchte Fertigungsüberleitung in Österreich für den BEKO-Schweber endgültig gescheitert. Obwohl der vorhandene Prototyp nach wie vor im Testeinsatz ist und das derzeit beste Modell eines Schwebers am Markt sein dürfte, ist die Firma Groover GmbH, bei der BEKO über die Person P. Kotauczek 50% hält und bei der die i-Tec eine Sperrminorität innehat, in einer veritablen Existenzkrise. So ist die Eigentumsituation an der bisherigen Entwicklung im Detail völlig ungeklärt und es daher bis auf weiteres aussichtslos, einen seriösen Fertigungspartner in Österreich, Deutschland oder Italien zu finden. China war für uns von Anfang an ohnehin keine Option.

Zusätzlich ist durch das Auftauchen internationaler Verleihplattformen wie Bird, Lime und anderen, die bestimmte ausgewählte Stadtregionen mit Schweber-Geräten nahezu fluten, eine völlig neue Markt-Situation eingetreten, die es notwendig macht, die BEKO-Strategie neu zu überdenken. Auch der Bedarf, eine geeignete juristisch relevante Gattungsbezeichnung für solche Micromobilitäts-Geräte, die wir Schweber nennen, zu etablieren, ist nun voll entbrannt. Die Schwierigkeit einen gemeinsamen Gattungsbegriff zu finden, der auch rechtlich abgrenzbar ist, wird durch den Umstand erschwert, dass es mindestens drei grundsätzlich verschiedene technische Möglichkeiten gibt, solche Geräte zu bauen. (Balancierplattformen mit Rad oder Raupe, Trittrroller, Drei- und Mehrräder). Außerdem sind derzeit solche Geräte sowohl als Verkehrsmittel als auch als Gehhilfen im Sinne der WHO (ISO 9999) international genormt und juristisch definiert. Hier setzt unsere Aktivität als Lobby-Organisation ein. Mit dem Spazierschweber-Club im Facebook hat sich BEKO seit 2011 eine Plattform in den sozialen Netzen aufgebaut, die derzeit an 24. Stelle im Ranking der besten Sportvereine Österreichs im FB (gerechnet nach Followern) rangiert.

BEKO hat sich auf Anraten durch das IHI entschlossen, seine Ambitionen als Gerätehersteller (mit Partnern) endgültig aufzugeben. Nicht zuletzt auch das Desinteresse der BEKO E&I an diesem Thema und die negativen Signale aus dem uns historisch nahestehenden Pierer-Konzern (KTM) haben zu dieser Beendigung beigetragen. Obwohl in den letzten Monaten erkennbar wurde, dass sich Pierer nun doch in Richtung e-Micromobility bewegt, hat sich gezeigt, dass nun Player mit Milliardenkapital im Hintergrund sich dieses Themas annehmen. Dies kann zwar als Beweis gesehen werden, dass BEKO mit der Trendeinschätzung völlig richtig lag, aber es aufgrund der zähen österreichischen Umfeldbedingungen und der schmalen Kapitalbasis der BEKO-Gruppe nicht möglich erscheint, von hier in Österreich aus, in diesem Markt als Gerätelieferant mitzuspielen.

Es liegt daher für das IHI auf der Hand, der BEKO anzuraten, sich in eine sicherere Nische zu bewegen, ohne das Thema „Spazierschweben“ ganz fallen zu lassen. Immerhin sind in den letzten Jahren erhebliche Ressourcen in dieses Thema investiert worden.

Nach intensiven Analysen der Veränderungen in der Schweber-Szene deutet sich eine Entwicklungsrichtung an, die sehr gut zu BEKO passen könnte. Die grossen Verleih-Plattformen konzentrieren sich auf ausgewählte Großstädte in der ganzen Welt, die sie mit hohen Zahlen an #Schwebnern bestücken und so den Markt aufreissen. Das führt wegen der vorhandenen gesellschaftlichen Unerfahrenheit mit diesem Phänomen zu vermehrten Konfliktsituationen. Vor allen an der Schnittstelle zwischen Fahrrad und Fußgänger konzentrieren sich die Konflikt-Ereignisse, die zu medialer Aufmerksamkeit führen, die ihrerseits zu einem Handlungsbedarf seitens der zuständigen Behörden führt. Dieser Trend wird sich im kommenden Frühjahr wahrscheinlich noch anheizen, wenn die Leihdienste von den Menschen vermehrt in Anspruch genommen werden. Schon jetzt steigen die

medialen Berichte über Unfälle, Streitigkeiten und Probleme mit Schweben-Geräten, meist e-Scooter, aber auch Brandereignisse mit Balanciergeräten, verbunden mit Verbots- und Regulierungswünschen.

Es zeigt sich schon jetzt, dass der Befund des IHI völlig richtig war, es fehle eine kollektive Verhaltenskultur der rücksichtsvollen und angepassten Nutzungsweisen, die wir unter dem Kreativ-Terminus „Spazierschweben“ zusammengefasst haben und seit Jahren propagieren. Der Mangel an Verhaltenskultur wird immer fühlbarer. Diese Spazierschweben-Kultur muss durch Aufklärung und Vorbildwirkung und mediale Aufmerksamkeit erst etabliert werden. In der wissenschaftlichen Literatur gibt es genügend Beispiele, dass eine solche Partial-Kultur im Verkehrssystem sich normalerweise nur sehr langsam durchsetzt, wie man am Beispiel Gurtenpflicht oder Handy-Nutzung am Steuer sehr leicht überprüfen kann.

Hier kann sich BEKO als Dienstleister und Experten-Team im Stile einer NGO eine Marktnische erobern. Auch als lokaler Flottenbetreiber innerhalb der globalen Plattformen könnte sich BEKO profilieren, indem zeitgerecht Rechte-Bestände an sogenannten City-Permits für ausgewählte Regionen auf Vorrat erworben werden und ein gut ausgebautes System an Interaktion zwischen technischer Expertise und juristischer Schlagkraft etabliert wird. Ein erster Schritt in diese Richtung ist schon gelungen, indem mit der erfahrenen Rechtsanwaltskanzlei Oberhammer ein Spazierschweben-affiner Partner gewonnen werden konnte.

Derzeit werden Vertragsmuster, Geschäftsbedingung und Geschäftsmodelle der verschiedenen globalen und lokalen Player gesammelt und analysiert, wobei immer wieder überraschende Details zu Tage gefördert werden, die öffentlich nicht wahrnehmbar sind. So scheint es, dass einige Marktteilnehmer gar nicht in erster Linie am Gerät interessiert sein dürften, sondern aus erwartbaren Fehlleistungen der Nutzer Gewinn ziehen wollen. Andere Player sind möglicherweise mehr an den durch die Entleiher gelieferten Daten interessiert als an der bereitgestellten Transportleistung ihrer Leihgeräte. Wieder andere scheinen fast an so etwas wie einer „Sondermüllentsorgung“ von Überschussproduktionen mit Nebeneinkünften interessiert zu sein.

Die rechtliche Situation in dieser völlig neuen Branche ist noch sehr unsicher, so dass mit einem erhöhten Aufkommen von Rechtsstreitigkeiten zu rechnen ist. Damit bietet sich für BEKO die Dienstleistung der Prozesskostenfinanzierung an, die in Österreich und Deutschland gut etabliert ist und zu der das BEKO-Netzwerk einen privilegierten Zugang genießt. Ein Prozesskostenfinanzierer übernimmt in der Rechtsform einer stillen Beteiligung das Kostenrisiko für die gerichtliche Durchsetzung von Ansprüchen und wird am erstrittenen Prozesserfolg angemessen beteiligt. Der Prozesserfolg kann sich sowohl in erstrittenen Geldforderungen als auch in erstrittenen Rechten ausdrücken. Letzteres kann für BEKO in diesen jungen, sich stürmisch entwickelnden Märkten von besonderem Interesse sein. Auch zur Versicherungswirtschaft gibt es vorhandene Kontakte, die genutzt werden sollten. Die Versicherungsgesellschaften sind mit der Abarbeitung von Einzel-Causen bereits jetzt schon an ihren Leistungsgrenzen und bieten daher durchaus Entwicklungschancen für Schweben-spezifische Vertriebs- und Beratungsleistungen wie z.B. Haftpflichtversicherung, Rechtsschutz, Prozesskoordination zwischen Klient, Anwalt und Versicherung sowie Verfahrensstandardisierung.

Das vorhandene erteilte Patent für die BEKO-Tasche gewinnt im Zusammenhang mit den globalen Leih-Plattformen ebenfalls an Bedeutung. Da einige Plattform-Betreiber schon jetzt Sub-Flotten-Management mit Eigen-Branding anbieten, könnte BEKO eine mit der BEKO-Tasche gebrandete Eigenflotte auf einer dieser globalen Plattformen betreiben lassen und so die Kombination aus Schweben-Verleih und Verkehrsmittel-Werbung kapitalisieren. Nach Einführung solcher lokaler Systeme könnten dann örtliche oder

internationale Investoren ins Boot geholt werden sobald prüfbare statistische Ergebnisse des Nutzerverhaltens vorliegen.

Hier dazu ein Zitat eines der grossen Plattform-Betreiber mit einem Marketcap von mehr als einer Milliarde \$: „The company will provide the independent operators with scooters, which they are given free rein to brand as they please, as well as access to the company’s marketplace of chargers and mechanics, in exchange for 20 percent of the cost of each ride. (...) says fleet managers, which may be independent entrepreneurs or local mom and pop bike rental shops, for example, can also collect and charge the scooters themselves.“
Bemerkenswert ist, dass hier ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die „independent operators“ ermächtigt wären „to brand as they please“, also völlig frei im Branding seien, was durchaus das Applizieren von Dingen wie der BEKO-Tasche einschliesst. Das auch rechtlich abzusichern wird Aufgabe der nächsten Monate sein. Parallel sollen Testanträge an eine ausgewählte Region zur Erhaltung von City-Permits gestellt werden, um gegebenenfalls eine Judikatur in eigener Sache zu schaffen.

Der internationale Berater McKinsey schreibt: „Micromobility rapidly attracts cash and customers. Stakeholders have invested more than \$5.7 billion in micromobility start-ups since 2015, with more than 85 percent targeting China. The market has already attracted a strong customer base and has done so roughly two to three times faster than either car sharing or ride hailing. In just a few years, for instance, several micromobility start-ups have amassed valuations that exceed \$1 billion.“ (Quelle: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/micromobilitys-15000-mile-checkup?cid=soc-web&fbclid=IwAR0HHTD-SMlmmfaWHaO8jPYVC51cID8j2j8BIJkcj2qGgBxSp3FDIM5eWZ0>)

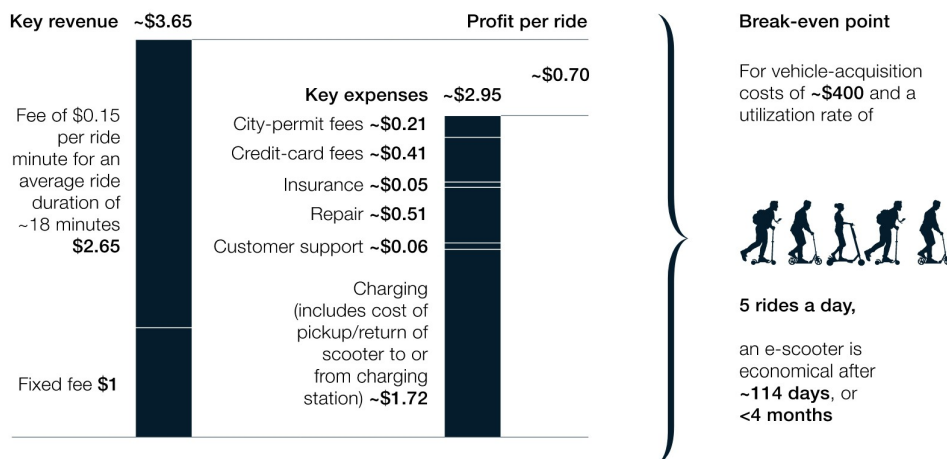
McKinsey bezeichnet die Micromobility als „Intuitive Micromobilität“ und verweist auf den durch empirische Befragungen nachgewiesenen Effekt der „Guten Laune durch Spazierschweben“. (Freie Übersetzung durch das IHI. Originalzitat: micromobility appears to make people happy. Quelle wie oben).

Auch die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit der „shared micromobility“ wird von McKinsey in dieser Studie mit Facts unterlegt (siehe Grafik). Die ganze McKinsey-Studie kann über die Facebook-Seite vom Spazierschweber-Club eingesehen werden.



An e-scooter is economical after four months.

Revenue-and-expense estimate, per e-scooter ride, \$



McKinsey&Company | Source: Expert interviews; McKinsey analysis

Die BEKO-Gruppe wird sich bezüglich der Micromobilität in Zukunft auf juristische, finanztechnische und verfahrenstechnische Dienstleistungen konzentrieren und sich aus der Geräteentwicklung weitestgehend zurückziehen. Der vorhandene funktionsfähige Schwebler-Prototyp samt Plänen kann bei Bedarf einem interessierten Entwicklungs-/Produktions-Partner verkauft werden. Die Verwendung des Schweblers als Außenwerbungsmittel wird wie bisher weiter fortgeführt.

Die Kotauczek'sche Privatstiftung wird, ihrer Rechtsnatur als Verein und ihrem Stiftungszweck (Lebenswerk des Künstlers) entsprechend, sich künftig auch als ideologische Lobby-Plattform für das entschleunigte, genussvolle und konfliktvermeidende, umweltschonende Verhaltensmuster des Spazierschwebens betätigen. Als Urheberrechtsträger für diesen Kreativ-Terminus ist der Künstler und Erststifter Peter Kotauczek (aka „Spazierschwebler der Nation“) durch sein bei Amazon kostenlos erhältliches e-Book: „Die Kunst des Spazierschwebens“ und das in die Stiftung einzubringende Markenrecht prioritätsrechtlich nachgewiesen. Zusätzlich bringt der Erststifter die Bildrechte am Gemälde „Der Spazierschwebler“ (siehe Abbildung) in die Stiftung zum symbolischen Wert von € 1.- ein.



Die Zweitstifterin bringt die in ihrem Eigentum stehenden Rechte an den Kompositionen des Kurt Schmid: „Spazierschweben“, Opus 506, Walzer für großes Orchester, samt DVD-Produktion 2013, sowie „Spazierschweben in Wien“, Opus 518, Polka française für großes Orchester, samt CD-Produktion 2014, als Sachstiftung zum symbolischen Wert von € 1.- in die Stiftung ein. Zu diesem Zweck wird folgerichtig auch die Stiftung auf Antrag beider Stifter in „Spazierschwebler Privatstiftung“ umbenannt, so dass auf diese Weise die zentrale begriffliche Wortschöpfung „Spazierschwebler“ auch im österreichischen Handelsregister amtlich eingetragen und damit verewigt ist. Das generiert mit geringen Kosten zusätzlichen Rechtsschutz.