



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)268-E

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019

Bundesverband
Mohrenstraße 69
10117 Berlin

Tel. 030 | 209 14 98-0
Fax 030 | 209 14 98-55
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

**Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung am 25. September 2019
zum Antrag „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrs-
Ordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen“ (19/8980)
und zur Novellierung der StVO**

Burkhard Stork
Bundesgeschäftsführer
burkhard.stork@adfc.de
Tel.: 030-2091498-57

Bearb.: Roland Huhn

23. September 2019

Die von Bundesverkehrsminister Scheuer vorgeschlagenen kurzfristigen Änderungen für eine fahrradfreundliche Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung sind im Ansatz zu begrüßen. Auch Anregungen der Verkehrsministerkonferenz wurden aufgegriffen.

Die Vorschläge im Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom August 2019 weisen eine große Bandbreite an Reformvorschlägen auf sowie die Ankündigung, auch das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz ab 2020 entsprechend zu reformieren. Beides geht über die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD hinaus. Dagegen ist die „Vision Zero“, der man sich laut Koalitionsvertrag verpflichtet sieht, im Entwurf der StVO nicht als Zielsetzung enthalten.

Einige der 19 Punkte aus dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 19/8980) finden sich zumindest teilweise im Entwurf aus dem BMVI wieder. Zu nennen sind die Ziffern:

2. Überholabstand
4. Parken und Halten an Kreuzungen
5. Ladezonen
- 6.a) Schrittgeschwindigkeit für abbiegende Lkw
12. Radfahren nebeneinander
14. Verkehrszeichen Radschnellweg
- 18.a) Experimentierklausel
- 19.a) Bußgelder für Parken auf Radverkehrsanlagen erhöhen

Es fehlen:

1. Neue Ziele im Straßenverkehrsgesetz
- 6.b) Zufahrtsbeschränkungen für Lkw zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender
7. Erleichterte Entscheidung über Tempo 30 innerorts
8. Bevorrechtigung von Verkehrsarten des Umweltverbands
9. Querungsstellen und Vorrang für zu Fuß Gehende
10. Rechtsabbiegen an roten Ampeln für den Radverkehr grundsätzlich ermöglichen
11. Einbahnstraßen für den Radverkehr grundsätzlich in beide Richtungen öffnen
13. Personenbeförderung ohne Altersbeschränkung
15. Anpassung von § 45 StVO für mehr Entscheidungsfreiheit von Kommunen



16. Einrichtung von Fahrradstraßen erleichtern
17. Begegnungszonen einführen
- 18.b) Erweiterte Experimentierklausel
- 19.b) und c) Weitere Bußgelderhöhungen

Insgesamt bleiben die Reformpläne des BMVI hinter den dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und auch hinter den Vorschlägen des ADFC zurück.

ADFC-Vorschläge für eine grundlegende Gesetzesänderung:

Der ADFC hat Anfang Mai 2019 einen eigenen Vorschlag für ein „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ vorgelegt und diesen Bundesverkehrsminister Scheuer am Rande des Nationalen Radverkehrskongresses in Dresden überreicht. Der Gesetzentwurf enthält Vorschläge für eine fahrradfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des höherrangigen Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Ziel ist eine gerechtere Gesetzgebung.

Im 56 Seiten starken Gutachten der **Anwaltskanzlei Becker Büttner Held** im Auftrag des ADFC betonen die Juristen, dass ein modernes Straßenverkehrsgesetz nicht allein der Gefahrenabwehr dienen dürfe, sondern der aktuellen gesellschaftlichen Forderung nach lebenswerten Städten, sauberer Luft und attraktiven Alternativen zum Auto Rechnung tragen müsse. Die Änderungsvorschläge betreffen insbesondere:

- **Vision Zero**, keine Verkehrstoten, als oberste Zielsetzung: Das Verkehrssystem muss menschliche Fehler ausgleichen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen aktiv schützen.
- **Gleichstellung aller Verkehrsarten**: Bisher hatte der Autoverkehr oberste Priorität, künftig sollen Bus, Bahn und Rad- und Fußverkehr besonders berücksichtigt werden.
- **Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele**: Bisher waren nur die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs und die Gefahrenabwehr Gesetzesziele.
- **Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung als Ziel**: Damit sollen Kommunen die Möglichkeit bekommen, Maßnahmen zur Vermeidung von Autoverkehr zu ergreifen und Anreize für umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu setzen.
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**: Wird das freie Parken eingeschränkt, lässt sich Platz für Fuß- und Radverkehr gewinnen.

Link zum Gesetzentwurf auf adfc.de:

www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz



Zum Verordnungsentwurf des BMVI vom August 2019 nimmt der ADFC wie folgt Stellung, zunächst in der Reihenfolge der Paragraphen der StVO:

Absteigen vor der Fahrbahnquerung: Besser als die Klarstellung, dass nur den Gehweg benutzende Kinder und ihre Begleitpersonen vor der Fahrbahnquerung vom Rad steigen müssen, wäre es, diese Pflicht ganz zu streichen. Sie ist nahezu unbekannt, wird in der Praxis kaum beachtet und kann deshalb die beabsichtigte Sicherheitswirkung nicht erreichen. Bei einem Unfall kann die Pflicht zum Absteigen dazu führen, dass Schadensersatzansprüche des verletzten Kindes gekürzt werden, weil die Begleitung ihre Aufsichtspflicht verletzt hat.

Überholabstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts: Ein gesetzlich vorgegebener Überholabstand entspricht der Forderung des ADFC. Wünschenswert wäre eine Klarstellung, dass dieser Abstand auch gegenüber Radfahrenden auf markierten Radverkehrsführungen einzuhalten ist (vgl. Gutachten Prof. Dieter Müller für die Unfallforschung der Versicherer). Eine zusätzliche Pflicht zum Spurwechsel des Überholenden, wie in Spanien bewährt und vom ADFC vorgeschlagen, ist nicht vorgesehen. Sie wäre leichter zu überwachen als der Abstand in Metern.

Schrittgeschwindigkeit für rechts abbiegende Lkw innerorts: Davon erwartet der ADFC eine deutliche Reduzierung der schweren Abbiegeunfälle. Verstöße sollen mit einem Bußgeld von 70 Euro und – noch wichtiger – mit einem Punkt im Fahreignungsregister sanktioniert werden. Die (falsche) Ansicht des BMVI, die Schrittgeschwindigkeit reiche bis 11 km/h, findet sich in Entwurf oder der Begründung nicht wieder. Es ist darauf zu achten, dass in der künftigen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 3 StVO die Schrittgeschwindigkeit wie von der Rechtsprechung definiert mit 4 – 7 km/h angegeben wird.

Erweiterung des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen von 5 m gemessen von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten auf 8 m oder auf 5 m ab Beginn der Eckausrundung: Besser wären 10 m, weil dadurch eine gute Sicht auf zu querende Radwege gewährleistet ist (die Messung ab den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten lässt Radwege außer Betracht). Die Beschränkung des erweiterten Parkverbots auf Kreuzungen und Einmündungen mit Radwegen rechts neben der Fahrbahn reduziert den möglichen Sicherheitsgewinn, denn auch Fußgängern kommt das verbesserte Sichtfeld zugute, wenn sie im Verlauf des Gehwegs eine Fahrbahn queren und dabei gegenüber Abbiegern Vorrang haben. Unberücksichtigt bleiben auch Gehwege „Radverkehr frei“ sowie auf dem Gehweg fahrende Kinder und ihre Begleitung. Der mit „soweit“ beginnende Halbsatz sollte deshalb gestrichen werden, so dass der neue Absatz lautet: „1a. vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung.“

§ 12 Abs. 4, neuer Satz 2: „Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen.“ Damit wird dem Fahrrad im Unterschied zu anderen Fahrzeugen das Parken am Fahrbahnrand verwehrt. Es handelt sich um ein neues Verbot und nicht – wie in der Begründung auf Seite 91 behauptet wird – um eine Klarstellung, denn bisher nimmt die StVO Fahrräder nicht pauschal vom Fahrbahnparken aus. „Fahrer*innen gewöhnlicher Fahrräder machen von ihrem Recht zum Fahrbahnparken kaum Gebrauch, vor allem, weil am Fahrbahnrand Möglichkeiten zum Anlehnen oder Anschließen des Fahrrads fehlen. Dagegen sind Nutzer*innen von Lastenrädern oder Dreirädern auf das Parken auf der Fahrbahn



angewiesen, wenn der Gehweg zu schmal ist und abgestellte Räder den Fußverkehr behindern würden.

Die Schlechterstellung von Fahrrädern beim Parken passt auch nicht zur neuen Beschilderung spezieller Ladezonen oder Parkflächen für Lastenfahrräder. Dem Argument der Parkraumknappheit, die durch Fahrradparken am Fahrbahnrand verschärft würde, lässt sich durch das bestehende Gebot zum Platz sparenden Parken begegnen (§ 12 Abs. 6), ohne diskriminierende Sonderregeln für Fahrräder zu schaffen. Es ist zu befürchten, dass der neue § 12 Abs. 4 S. 2 auch die Anlage von Parkflächen für Fahrräder auf der Fahrbahn verhindern wird. Geboten wäre das Gegenteil: Die Einrichtung von Fahrradparkplätzen am Fahrbahnrand sollte leichter möglich sein, z. B. im Bereich des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen.

Halteverbot auf Schutzstreifen: Die Forderung des ADFC und der Verkehrsministerkonferenz wird umgesetzt.

Hervorhebung einer Wartepflicht durch „Haifischzähne“: Das neue Zeichen 342 „hebt eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor“. In der Begründung werden dagegen auf Seite 110 Radschnellwege nur als ein Beispiel genannt. Die Markierung ist auch an Kreuzungen mit Radwegen sinnvoll, die keine Radschnellwege sind. Es sollte deshalb in der Erläuterung zu Zeichen 342 heißen „im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radwegen“ und „entlang der Fahrbahnkanten des Radweges“. Die Begründung weist darauf hin, dass einige Länder die Markierung „Haifischzähne“ bereits praktizieren. Eine gesetzliche Beschränkung der Anwendung auf Radschnellwege hätte das Entfernen bestehender Markierungen zur Folge.

Verwarnungsgeld und Bußgeld von 55 bis 100 Euro für Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und in zweiter Reihe: Neben der deutlichen Anhebung von derzeit 15 bis 35 Euro wird besonders ein Punkt im Fahreignungsregister (so die öffentliche Ankündigung des BMVI nach Verbreitung des Entwurfs) für Verstöße mit Behinderung oder Gefährdung dazu beitragen, dass diese Parkverbote besser beachtet werden.

Eine Unstimmigkeit ist im Entwurf des Bußgeldkatalogs auf Seite 44 und 56 enthalten:

Nr. 52a, Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt (Zeichen 240), 55 Euro
Nr. 144, Entgegen Zeichen 240 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geparkt, 30 Euro

Das liegt daran, dass die Bußgelder für Parken auf Gehwegen nicht so stark erhöht werden sollen wie die für das Falschparken auf Radwegen. Unabhängig davon, dass bereits diese Ungleichbehandlung kritikwürdig ist, muss Parken auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entgegen Zeichen 240 auch unter Nr. 144 des Bußgeldkatalogs mit 55 Euro sanktioniert werden.

Beim Grünpfeil gibt es zwei neue Regelungen: Ein spezieller Grünpfeil für den Radverkehr und eine Ausweitung des Geltungsbereichs des bestehenden Grünpfeils, der künftig nicht nur die Fahrbahn und Schutzstreifen, sondern auch Radfahrstreifen und „straßenbegleitende, nicht abgesetzte, baulich angelegte Radwege“ erfassen soll. Zu kritisieren ist das Anhaltegebot auch für Radfahrende,



dessen Einhaltung realistisch nicht erwarten ist und das mit einem höheren Bußgeld bewehrt ist als der einfache Rotlichtverstoß (70 Euro und ein Punkt).

Das neue Sinnbild „Lastenfahrrad“ verdeutlicht die zunehmende Bedeutung und das Verlagerungspotenzial von Cargobikes und Spezialrädern, insbesondere für Transport- und Lieferverkehre, aber auch im privaten Segment. Die Definition des neuen Sinnbilds in § 39 Abs. 7 sollte aber um Fahrräder für den Personentransport erweitert werden:

„Fahrrad zum Transport von Personen oder beweglichen Gütern – Transport- und Lastenfahrrad“, in Anlehnung an den Titel der neuen Sicherheitsnorm DIN 79010 „Fahrräder - Transport- und Lastenfahrrad“, die Ende 2019 erscheinen soll.

In der neuen Innovations- oder Erprobungsklausel ist besonders die Möglichkeit von Anordnungen unabhängig vom Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage zu begrüßen. Dass im Rahmen einer bloßen StVO-Änderung nur Mittel der StVO zur Erprobung eingesetzt werden können, ist nachvollziehbar. Zusätzliche Möglichkeiten für Verkehrsversuche wird hoffentlich die für 2020 angekündigte Änderung des Straßenverkehrsgesetzes schaffen.

Die neue Anordnungsmöglichkeit von Fahrradzonen ist ein Fortschritt, vor allem im Hinblick auf die Erleichterung „insbesondere in Gebieten mit hoher Radverkehrsdichte“. Eine vergleichbare Erleichterung der Anordnung von Fahrradstraßen wäre wünschenswert, ist im Entwurf aber nicht vorgesehen: Es bleibt vorerst bei der Anforderung, dass der Radverkehr dort die vorherrschende Verkehrsart sein muss. Damit sind die Anforderungen an eine flächenhafte Anordnung (Fahrradzone) weniger streng als an eine linienhafte (Fahrradstraße), denn eine „hohe Radverkehrsdichte“ muss kein Überwiegen des Radverkehrs bedeuten. Statt der Voraussetzung des Radverkehrs als vorherrschender Verkehrsart sollte die Anordnung von Fahrradstraßen auf „Hauptverbindungen des Radverkehrs“ zulässig sein sowie dort, wo dies zur Umsetzung von kommunalen Radverkehrsplänen nötig ist. Die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Einmündungen sollte erlaubt werden.

Freigabe von Bussonderfahrstreifen: Die Freigabemöglichkeit für Elektrokraftfahrzeuge wird mit deren zunehmender Verbreitung die Linienbusse daran hindern, ihre Fahrpläne einzuhalten – der Grund, aus dem diese Fahrspuren eingerichtet wurden. Die Freigabe für mit mindestens drei Personen besetzten Pkw wird sich nicht mit vertretbarem Aufwand überwachen lassen und wird weitere Pkw-Fahrer dazu animieren, unzulässig die Busspur zu benutzen. Busspuren werden in der Regel für den Radverkehr auf Straßen freigegeben, an denen es keine Radverkehrsanlagen gibt. Schon heute werden Radfahrende dort von weiteren zugelassenen Nutzungsarten wie Taxis und - zu bestimmten Zeiten oder am Wochenende – von Kraftfahrzeugen aller Art bedrängt. Bussonderfahrstreifen werden so ihren Charakter als Fahrspur für den ÖPNV einbüßen. Das sollten die Verkehrsbehörden bei ihrer Einzelfallentscheidung berücksichtigen.



Was der ADFC im Entwurf des BMVI vermisst:

Die **Vision Zero** erscheint weder im Entwurf der StVO noch in der Begründung. Auf Seite 130 werden die gestiegenen Unfallzahlen des Jahres 2018 und als Ziel die Steigerung der Verkehrssicherheit genannt. Es fehlt ein klares Bekenntnis zur Vision Zero als Grundregel in § 1 der StVO. Die Verkehrsministerkonferenz hatte sich dafür ausgesprochen, die aktuelle Novelle mit einer Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit an der Vision Zero als oberster Prämisse zu begründen.

Die **erleichterte Anordnung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts** besonders auf Hauptstraßen ist nicht vorgesehen, obwohl die positiven Wirkungen einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung allgemein bekannt sind. Der Gesetzentwurf folgt auch nicht dem Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz, die Straßenverkehrsbehörden sollten die Möglichkeit erhalten, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 km/h auf für den Radverkehr wichtigen Verbindungen mit einer Begründung im Einzelfall anzuordnen.

Außerorts soll die Anordnung von **Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 70 km/h bei fehlenden Radverkehrsanlagen** im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs erleichtert werden.

Der ADFC vermisst **größere Handlungsmöglichkeiten für Kommunen**, dem Radverkehr mehr Platz im Straßenraum einzuräumen.

Für eine fahrradfreundliche Straßenverkehrsrechtsreform fehlen aus Sicht des ADFC insbesondere:

- Eine generelle Ausrichtung an der Vision Zero als Leitgedanken eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte, wie sie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt wird. Diese gehört nach Ansicht des ADFC in den § 1 der StVO und als Grundsatzvorschrift ins übergeordnete StVG
- Die grundlegende Vorschrift des § 45 StVO wird nur hinsichtlich der Innovationsklausel ergänzt. Es fehlt eine deutliche Ausweitung der Ermächtigungsgrundlagen für Behörden zur Verkehrslenkung, insbesondere § 45 StVO zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und zur Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan). Konkret sind dies:
 - Die grundsätzliche Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen und ihrer Interessen im Verkehrsraum
 - Die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und Schaffung der Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsarten wie bspw. den Radverkehr im Rahmen nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne gezielt zu fördern
 - Die Abschaffung des Begründungszwangs mit einer „besonderen örtlicher Gefahrenlage“ für alle Typen von Radverkehrsanlagen und vollständige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts.



90 Prozent und mehr der Radfahrenden benutzen vorhandene Radwege. Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht.

- Eine ausdrückliche Ermächtigung zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung, ohne Vorliegen spezieller Voraussetzungen
- Verkehrsbeschränkungen zur nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, z.B. zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Verkehrsbeschränkungen zugunsten von Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen, z.B. zur Vermeidung von hohen Belastungen durch CO₂, Verkehrslärm oder Stickoxide
- Die Ausweitung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf gesamte Ortsgebiete, mindestens aber auf Strecken, die vom Radverkehr stark genutzt werden
- Wegfall der Bevorzugung des „fließenden Verkehrs“ bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen

Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten des ADFC zur fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts („Gute Straßen für alle!“) verwiesen:
www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz

Weitere Einzelregelungen, die aus Sicht des ADFC fehlen:

Geschützte Radfahrstreifen (GRS): Ausdrückliche Klarstellung, dass GRS Radfahrstreifen sind. Damit sind sie im Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 StVO enthalten. Nur, wenn es unvermeidbar ist, sollten GRS als neue Führungsform in die StVO eingeführt werden, unter Anwendung der Regeln für Radfahrstreifen.

Radweg- und Fahrbahnbenutzung durch Kinder bis acht Jahre: Recht zur Fahrbahnbenutzung mit Begleitung und zur Benutzung aller Radverkehrsanlagen auch für jüngere Kinder. Das entlastet die Gehwege und ihre Benutzer und hilft, die Kinder an das Fahren auf Radverkehrsanlagen und unter Anleitung auf der Fahrbahn heranzuführen.

Radwegebenutzungspflicht für mehrspurige Fahrräder und Fahrräder mit Anhängern: Die Ausnahmeregelung für Fahrer*innen mehrspuriger Fahrräder gehört in die StVO, nicht in die VwV. Ausnahmen von der Radwegebenutzungspflicht bei Unzumutbarkeit wegen zu geringer Breite u. a. für mehrspurige Fahrzeuge sind in der VwV zu § 2 StVO, Randnummer 23 „versteckt“, die sich nicht an die Verkehrsteilnehmer wendet.

Klarstellung zum erlaubten direkten Linksabbiegen von benutzungspflichtigen Radwegen

Aufhebung des strikten Rechtsfahrgebots für Radverkehr in Kreisverkehren aus Sicherheitsgründen

Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen sollen für den Radverkehr in Gegenrichtung grundsätzlich für den Radverkehr freigegeben werden, sofern die Anforderungen der



VwV zu Zeichen 220 StVO an die Breite und Verkehrsführung eingehalten werden. Eine entsprechende Änderung hatte der Minister angekündigt, voraussichtlich wird sie erst 2020 mit der Neufassung der VwV-StVO umgesetzt.

Transport- und Lastenfahrräder: Auf Fahrrädern, die für eine Personenmitnahme geeignet sind, sollten auch Jugendliche und Erwachsene befördert werden dürfen. ADFC-Gesetzesvorschlag für eine Klarstellung in § 21 Abs. 3 StVO (fett=neu):
(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können. Auf Transport- und Lastenfahrrädern, die für die sichere Beförderung von Personen über das Kindesalter hinaus eingerichtet sind, dürfen so viele Personen ohne Altersbeschränkung mitgenommen werden, wie besondere Sitze vorhanden sind. Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes oder, wenn der Anhänger für die sichere Beförderung von Personen über das Kindesalter hinaus eingerichtet ist, für deren Mitnahme.

Dem ADFC ist bewusst, dass der deutsche Bundestag nur begrenzt Einfluss auf die StVO nehmen kann. Umso wichtiger ist die für 2020 angekündigte Änderung des übergeordneten Straßenverkehrsgesetzes. Sie fällt in die Zuständigkeit des Parlaments. Das neu gefasste StVG muss zum Ziel erklären, den Straßenverkehr so zu gestalten, dass kein Mensch mehr verkehrsbedingt zu Tode kommt oder schwere Verletzungen erleidet („Vision Zero“).

Reformvorschläge für das StVG enthält das Gutachten des ADFC zur fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts („Gute Straßen für alle!“) auf den Seiten 10 bis 22. Dazu gehört auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung. Denn im Mittelpunkt des Straßenverkehrsrechts muss der Mensch stehen und nicht das Kraftfahrzeug. Daraus folgt:

- **Die Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr- ist die Grundsatzvorschrift des reformierten Straßenverkehrsgesetzes.**
- **Die einseitige Ausrichtung des StVG am Kfz-Verkehr ist überholt.**
- **Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit bestimmter Verkehrsarten (Umweltverbund: Fuß, Rad, ÖV) ist nicht akzeptabel.**
- **Veränderte Rahmenbedingungen, Lebensstile, Umweltbedingungen und Entwicklungsperspektiven müssen berücksichtigt werden.**
- **Das gilt ebenso für veränderte gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Ziele.**

www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz