

03.11.06

Vk - FJ - In

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

**17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung****A. Problem und Ziel**

Nach § 21 Abs. 1a Satz 1 StVO dürfen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr in Kraftfahrzeugen grundsätzlich nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind.

Durch die 7. Ausnahmereordnung zur StVO wird diese in § 21 Abs. 1a Satz 1 StVO festgeschriebene Verpflichtung bei Taxis auf die Gewichtsklassen I (Kinder ab ca. einem Alter von 9 Monaten bis 4 Jahren), II (Kinder ab einem Alter von ca. 3 bis 7 Jahren) und III (Kinder ab ca. einem Alter von 6 bis 12 Jahren) und auf die Sicherung von zwei Kindern beschränkt. Die Verpflichtung besteht damit nicht für die Gewichtsklassen 0 und 0<sup>+</sup> (Kinder bis zu einem Alter von ca. 9 Monaten).

Diese Ausnahmeregelung für Taxis hat sich bewährt.

Die 7. Ausnahmereordnung zur StVO läuft am 31.12.2006 aus.

**B. Lösung**

Überführung der 7. Ausnahmereordnung zur StVO in § 21 Abs. 1a StVO.

**C. Alternativen**

Ersatzloses Auslaufen der 7. Ausnahmereordnung zur StVO. Dann wären die Taxiunternehmer verpflichtet, in jedem Taxi nicht nur Kinderrückhalteeinrichtungen für die Gewichtsklassen I, II und III, sondern auch die sperrigen Rückhalteeinrichtungen für die Gewichtsklassen 0 und 0<sup>+</sup> mitzuführen, ggf. sogar mehrfach. Platz für Gepäck wäre praktisch nicht mehr vorhanden. Diese Konsequenzen würden in der Öffentlichkeit auf Unverständnis stoßen.

#### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Verordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben ohne Vollzugaufwand aus.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Die Verordnung löst auch keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

#### **E. Sonstige Kosten**

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich.

#### **F. Gender Mainstreaming**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

**Bundesrat**

**Drucksache 792/06**

**03.11.06**

**Vk - FJ - In**

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

**17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 2. November 2006

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung zu erlassende

17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des  
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Thomas de Maizière



## 17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung Vom .....

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. 1 S. 310, 919) in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

### Artikel 1

§ 21 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), der zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Mai 2006 (BGBl. I S. 1160) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. in Wohnanhängern hinter Kraftfahrzeugen.“

2. In Absatz 1a werden die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz ersetzt:

“Abweichend von Satz 1

1. ist in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t Satz 1 nicht anzuwenden,
2. dürfen Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr auf Rücksitzen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsgurten gesichert werden, soweit wegen der Sicherung anderer Kinder mit Kinderrückhalteeinrichtungen für die Befestigung weiterer Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht,
3. ist auf Rücksitzen in Taxis, soweit nicht eine regelmäßige Beförderung gegeben ist, die Verpflichtung zur Sicherung von Kindern mit amtlich genehmigten und geeigneten Rückhalteeinrichtungen auf zwei Kinder mit einem Gewicht ab 9 kg beschränkt, wobei wenigstens für ein Kind mit einem Gewicht zwischen 9 und 18 kg eine Sicherung möglich sein muss.“

**Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2007 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

## Begründung

### **I. Allgemeines**

Seit dem 01.04.1993 gilt der Grundsatz des § 21 Abs. 1a Satz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO), dass Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden dürfen, wenn amtlich genehmigte und für Kinder geeignete Rückhalteeinrichtungen benutzt werden.

Dadurch sollte die Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kfz) verbessert werden. Für Taxis bestand bis zum 31.12.1997 eine Übergangsregelung in § 21 Abs. 1a Satz 2 StVO. Diese beschränkte die Pflicht auf regelmäßige Beförderungen von Kindern, da nicht in allen Taxis für alle Altersgruppen und für mehrere Kinder eine ausreichende Anzahl von Rückhalteeinrichtungen mitgeführt werden konnte. Es wurde die Erwartung gehegt, dass während der fünfjährigen Übergangszeit technische Lösungen entwickelt werden, die eine altersgerechte Sicherung aller Kinder zu jeder Zeit in Taxis sicherstellen können. Technische Lösungen, die Kinderrückhalteeinrichtungen unter dem Gesichtspunkt einer Platz sparenden Unterbringung in die vorhandenen Sitze im Taxi integrieren, konnten aber nur für die Gewichtsklassen I (9 bis 18 kg, ab ca. einem Alter von 9 Monaten bis 4 Jahren), II (15 bis 25 kg, ab ca. einem Alter von 3 bis 7 Jahren) und III (22 bis 36 kg, ab ca. einem Alter von 6 bis 12 Jahren) der maßgeblichen ECE-Regelung Nr. 44 entwickelt werden. Nach dem Auslaufen der Übergangsregelung in § 21 Abs. 1a Satz 2 StVO am 31.12.1997 wurde daher die 7. Ausnahmereverordnung zur StVO erlassen, die die Verpflichtung, Kinder in Kfz mit geeigneten Rückhaltesystemen zu sichern, bei Taxis auf diese Gewichtsklassen und auf die Sicherung von zwei Kindern beschränkte. In der Erwartung, dass eine technische Lösung, integrierte Kinderrückhaltesysteme auch für die Gewichtsklassen 0 (weniger als 10 kg, bis zu einem Alter von ca. 9 Monaten) und 0<sup>+</sup> (weniger als 13 kg, bis zu einem Alter von ca. 2 Jahren) zu entwickeln, in den nächsten Jahren gefunden werde, wurde die 7. Ausnahmereverordnung zur StVO befristet. Da sich diese Erwartungen nicht erfüllten, wurde die 7. Ausnahmereverordnung zur StVO zweimal verlängert. Die 7. Ausnahmereverordnung zur StVO läuft nun am 31.12.2006 endgültig aus, technische Lösungen sind auch in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Dennoch haben sich die Regelungen der 7. Ausnahmereverordnung zur StVO in der Praxis im Großen und Ganzen bewährt. Sowohl die Taxiunternehmer/-fahrer als

auch die Fahrgäste, die mit Kindern in Taxis fahren, haben sich auf die bestehenden Regelungen eingestellt. Probleme, Beschwerden oder Unfälle, die auf eine mangelnde Kindersicherung in Taxis zurückzuführen sind, sind seit 1993 nicht bekannt geworden. Fahrten mit Kindern der Gewichtsklassen 0 und 0<sup>+</sup> sind sehr selten. Außerdem wird bei diesen Fahrten von den Eltern in der Regel die eigene Kinderrückhalteinrichtung (Babyschale) mitgebracht. Sollte dies ausnahmsweise nicht der Fall sein, werden geeignete Kinderrückhalteinrichtungen für die Gewichtsklassen 0 und 0<sup>+</sup> in den Taxizentralen vorgehalten und bei vorheriger Anmeldung von den Fahrern mitgebracht werden.

Die Voraussetzungen für eine Überführung der 7. Ausnahmereordnung zur StVO in die StVO liegen damit vor.

Die Überführung der bislang befristeten Ausnahme in die StVO wird zum Anlass genommen, eine Öffentlichkeitskampagne mit dem Ziel zu initiieren, zusammen mit den Taxi- und Verkehrssicherheitsverbänden für eine optimale Kindersicherung in Taxis zu werben. Auf eine nachhaltige Vermittlung der bestehenden Bestimmungen und Verantwortlichkeiten bei Taxiunternehmern/-fahrern und Eltern soll dabei besonders Wert gelegt werden.

#### Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

## **II. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge**

Bund und Ländern entstehen weder Kosten mit noch Kosten ohne Vollzugaufwand. Durch die Überführung der 7. Ausnahmereordnung zur StVO in § 21 StVO wird die geltende Rechtslage nicht geändert. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich daher nicht.



### **III. Zu den einzelnen Vorschriften**

#### **Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 21 Abs. 1 Nr. 3)**

Wohnanhänger sind unabhängig von der Anzahl der Achsen nicht dafür ausgelegt Personen zu befördern. Geeignete Sicherungseinrichtungen für Personen sind in Wohnanhängern nicht vorhanden. Die Mitnahme von Personen in Wohnanhängern stellt daher generell eine besondere Gefahr dar, so dass auf die Nennung der Achsenzahl verzichtet werden kann.

Durch die Verwendung des Begriffs „Wohnanhänger“ wird klargestellt, dass das Beförderungsverbot nicht für Wohnmobile gilt, die – anders als Wohnanhänger – nicht nur dem Wohnen, sondern auch dem Befördern von Personen dienen können.

#### **Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 21 Abs. 1a )**

Durch die Überführung der 7. Ausnahmereordnung zur StVO in § 21 Abs. 1a StVO werden die Sätze 2 und 3 des § 21 Abs. 1a durch den neuen Satz 2 ersetzt. Die Ausnahmen zu dem in Satz 1 formulierten Grundsatz werden jetzt in Satz 2 zusammengefasst und mit Gliederungsnummern strukturiert.

Mit der Überführung wird auf die Bezugnahme auf die einschlägige ECE-Regelung Nr. 44 Revision 1 (Sonderdruck zum Verkehrsblatt Nr. B 3692) und die darin festgelegten Gewichtsklassen verzichtet und stattdessen auf eine allgemein verständliche Formulierung zurückgegriffen. Materielle Änderungen ergeben sich dadurch nicht; insbesondere muss weiterhin wenigstens für ein Kind eine Sicherung mit einer Rückhalteeinrichtung der Gewichtsklasse I (von 9 kg bis 18 kg) möglich sein. Grund für die Beschränkung ist insbesondere, dass amtlich genehmigte und geeignete Rückhalteeinrichtungen für Kinder mit einem Gewicht unter 9 kg nicht platz sparend im Taxi vorgehalten werden können und in aller Regel von den Begleitpersonen selbst mitgebracht werden.

#### **Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.