SCHWEIZER VELONUMMERN MUSEUM
velonummern.ch

Cult Swiss Made Since 1892

www.velonummern.ch

Version 4, Stand 1. August 2025
LINK zur jeweils neusten Version

Die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen 1892-2011

Die wundersamen Abenteuer eines verordneten Gebrauchsgegenstands.

inspiriert, recherchiert, dokumentiert und publiziert
Schweizer Velonummern Museum

erzählt in mehr als 400 Episoden,
mit Links zu über 600 Originaltexten und Bildern,
recherchiert im Bundesarchiv, in 26 Staatsarchiven und vielen weiteren Quellen

Gewidmet all jenen, die sich noch daran erinnern,
wie sie jedes Jahr ihre neue Velonummer montiert haben.

Schweizer Velonummern Museum © 2025

Die Publikation von Texten aus diesem Dokument
ist mit Quellenangabe und Link auf dieses PDF-Dokument erlaubt.

Vorwort

Velonummernblues

Von Moritz Leuenberger

Das waren noch Zeiten, als wir am ersten Tag des neuen Jahres, frühmorgens, wenn der Polizeiposten geöffnet wurde, eine möglichst niedrige, wenn immer möglich einstellige Zahl auf der Velonummer ergattern wollten. Eine niedrige oder originelle Zahl kostete damals gleich viel wie alle anderen Velonummern auch. Es fand keine Versteigerung statt wie heute bei den Autonummern, wo bis zu einer Viertel Million für eine Schnapszahl bezahlt wird. Das war noch nicht die Zeit der entfesselten Ökonomisierung aller Werte, noch nicht die Zeit, in der für virtuelle Gegenstände Millionen bezahlt wurden. Es war die Zeit, als Ästhetik und Repräsentanz Werte für sich darstellten, Werte, die nicht versilbert, sondern verehrt wurden. So hielten wir dem Veloschild eiserne Treue, so eisern wie dieses Amulett uns bei jedem Wetter und vor jedem Polizisten schützte. Wir montierten den Talisman vorschriftgemäss, vorbildlich zentriert, mit Schraube, Unterlegscheibe und Mutter, wir pflegten, polierten und putzten ihn, auf dass er unsere Fahrräder auch nachts durch reflektierende Lichter erstrahlen liess. Und wenn das Velo selber noch so verrostet war, so glänzte doch das Nummernschild derart rein und magisch, dass der Blick der Polizei nicht auf das fahruntaugliche Velo gelenkt wurde.

Es war nicht der Rost, der die Velonummer angriff, nein, es war, o tempora o mores, der Zahn der Zeit, der Sittenzerfall. Er begann damit, dass die Schilder, statt wie vorgeschrieben vertikal, provokativ horizontal angebracht wurden (so dass die Polizei den Kopf drehen musste, um die Kennzahl lesen zu können). Später wurden die Nummern gar in die Speichen der Räder geklemmt. Allmählich brach der blanke Anarchismus aus: Es gab Outlaws, die gar ohne Velonummer herumfuhren. Der Gesetzgeber folgte diesem moralischen Zerfall, indem er sich mit einer blossen Vignette begnügte. Heute gibt es nicht einmal mehr diese. Es herrscht gähnende Leere, ein Nichts, ein nihil. Die Folge: Namen- und nummernlose Fahrräder hängen in Bäumen, liegen quer über dem Trottoir, verrosten in den Seen einem anonymen Tode entgegen. Wer ein Fahrrad hat, trägt es zu sich ins Schlafzimmer, legt es unter die Bettdecke, damit es nicht geklaut wird, und schläft selber auf dem Teppich. Denn wenn es gestohlen, wird es nicht mehr gefunden. Warum nicht? Weil es keine Velonummern mehr gibt. Bestenfalls hilft ein Chip, der mit dem Handy befreundet ist.

Ist dies das Ende? Ist die Velonummer endgültig erstorben? Wurde sie in den lodernden Flammen der Liberalisierung verbrannt? Nein, noch glüht sie in ihrer Asche und harrt einer Wiedergeburt. Sie wird emporsteigen wie ein Sonnenvogel, der gen Himmel fliegt. Es kommen bessere Zeiten, wo sie, vielleicht durch eine Metamorphose in einen Chip mutiert, ihre früheren Aufgaben wahrnehmen und vervollkommnen wird. Sie wird das Velo gleich selber steuern, antreiben, putzen, flicken und von Bussen bewahren. Doch bis diese wunderbare Wandlung vollzogen sein wird, brauchen wir eine gründliche Aufarbeitung der Geschichte, um aus der Vergangenheit zu lernen.

Der Schlüssel zur Geschichte ist diese Dokumentation.

Moritz Leuenberger: www.moritzleuenberger.ch
Bundesrat von 1995 bis 2010 / Sitzung Ständerat 16. Juni 2010 VIDEO
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundespräsident 2001 und 2006

Inhalt und Chronologie

Die über 400 Kapitel sind in 13 Teile gegliedert. Die Teile 3 bis 6 und 10 sind chronologisch strukturiert.

Vorwort 2

Podcasts 12

Relevanz der Velonummer, des Museums und dieser Publikation 13

1. Einführung - weshalb und wozu 14

Das Kulturgut «Velonummer» 14
Das Schweizer Velonummern Museum als Kulturgut-Bewahrer*in 15
Das Schweizer Velonummern Museum als Historiker*in 16
Das Schweizer Velonummern Museum als Verkehrshaus-Donator*in 18
Die Geschichte im Fürstentum Liechtenstein 18
Die Fachliteratur 18
Die Quellen 19
Am Geschehen 20
Die Rolle der Emotionen 21
Die Rolle der Medien 21
Wikipedia: Schwachstellen einer genialen Errungenschaft 22
Die Schweizer Fahrradkennzeichen in Wikipedia 22
Die Informations-Fehler-Spirale – Beispiel Tages-Anzeiger 23
Die Spirale erfasst auch das Schweizer Velonummern Museum 24
Kontakt mit einem Wikipedia-Autor – das Lustprinzip 25
Die Wahl des geeigneten Mediums 25
Nachschlagewerk und Wiederholungen 26
Die Zusammenarbeit mit den Archiven 26
Die Protokolle des Bundesrates (1848-1972) 27
Die Protokolle des Kantons Basel-Stadt (1893-1894) 27
Der Kantönligeist als Designer 27
Swissness abseits von Schweiz Tourismus 28

2. Kontext 30

Die Erfindung des Fahrrads 30
Wozu werden in der Schweiz Fahrradkennzeichen eingeführt? 30
Das Ding hat viele Namen 31
Die Nummerierung der Fahrradkennzeichen 31
Kassieren die Kantone für Velos Gebühren, Taxen oder Steuern? 31
Sinn und Zweck der Fahrradkennzeichen im Wandel der Zeit 33
Die Bedeutung der Schweizer Städte 34
Der Einfluss der Radfahrerverbände 35
Die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen 36
Die Beziehung zwischen Haftpflichtversicherung und Velonummer 36
Keinen Platz für die Velovignette? 37
Die grösste physische Sammlung Schweizer Velonummern 38
Das Taksplatenmuseum in Belgien 38
Die umfangreichste Fahrradkennzeichen-Sammlung der Welt 39
Weltweit über 1000 Orte mit eigenen Fahrradkennzeichen 40
Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich 42

Das Fahrradkennzeichen - wer hat's erfunden? 43
Die älteste Velonummer der Schweiz 44
3. Die Design-Epochen 45
Die kreative Epoche 1892-1961 45
Die genormte Epoche 1962-2011 46
4. Die Vorgeschichte 47
1817: Das Ur-Fahrrad 47
1850: Die ersten Fahrzeugkennzeichen der Welt 47
1861: Der Tretkurbelantrieb 48
1865-1884: Fahrverbot für Vélocipède in Wien 48
1869: Die ersten Fahrrad-Vereine der Welt 49
1869 VD: Das erste Velo-Fahrverbot der Schweiz in der Stadt Lausanne 50
1869: Folgenschwere Begegnung zwischen Ludwig II. und einem Velocipede 50
1869 FR: Das erste Velo-Reglement der Welt aus der Stadt Fribourg 51
1872 BS: Der Urknall im Schweizer Velonummern-Universum 52
1874 Paris: Fahrradkennzeichen oder nicht – Versuch einer Definition 53
1875: Erste Verkehrsvorschriften in München ohne Velo? 56
1875: Münchener Velociped-Club startet internationale Umfrage 58
1876: München - auf den Spuren der ersten Fahrradkennzeichen der Welt 59
1880: Die Stadt Augsburg führt Nummernschild-Pflicht ein 65
1883: Der Schweizerische Velozipedisten Verband 67
1884: Das Sicherheitsniederrad 67
1885: Die Stadt Wien führt Fahrradkennzeichen ein 67
1887 GE: Regierungsrat verhängt Velo-Verbot in Genfer Innenstadt 69
1888: Der Luftreifen 69
1889 BL: Die frühen Verordnungen zum Radfahren in der Schweiz 69
1891: Die Botschaft zur Errichtung von Radfahrerabteilungen 69
1891 FR: Die Stadt Fribourg ersetzt das älteste Velo-Reglement der Welt 70
5. Die kreative Epoche 1892 – 1961 72
1892: Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen 72
1892: Radfahrer als Ärgernis - Ärger der Radfahrer 73
1892 BE: Ein Herz für Radfahrer 73
1892: Dichtestress in unseren Städten 73
1892: Niederlande führt lokale Steuern auf Velos ein 76
1892 LU: Doch kein historischer Moment in Luzern 77
1892: Erste Armee Radfahrerschule in Bern 77
1892 BS: Petition der Radfahrervereine – Beginn unserer Zeitrechnung 78
1892: Die Idee des Schweizer Kontrollschilds für Fahrräder entsteht 79
1892-2011: Fahrradkennzeichen, Kontrollschild, Velonummer - was jetzt? 80
1893 VD: Payerne führt erste Luxus-Steuer auf Velos ein 81
1893 BS: Regierung und Parlament - Petition Radfahren in der Stadt 82
1893 ZH: Bürger der Stadt Zürich fordern Velonummern gegen Missetäter 83
1893 Frankreich: Erste nationale Besteuerung von Fahrrädern 83
1893: Muss der Beginn der Geschichte umgeschrieben werden? 84
1893 ZH: Velo-Klubs der Stadt Zürich verfassen Vorschlag für Verordnung 85
1893 ZH: Stadt Zürich verordnet die ersten Velonummern der Schweiz 86
1893 ZH: Fahrradkennzeichen vorne und hinten am Velo! 87
1893 FR: Velo-Club Fribourg bringt neue Verordnung ins Rollen 88
1893 FR: Polizeidirektor reicht Gemeinderat von Fribourg Verordnung ein 89
1893 GE: Genève verordnet erste kantonale Plaque de Vélo der Schweiz 89

1893 FR: Gemeinderat der Stadt Fribourg überweist neues Velo-Reglement 91
1893 FR: Parlament der Stadt Fribourg verordnet Fahrradkennzeichen 91
1893 ZH: In der Stadt Zürich verzögert sich die Ausgabe der Velonummern 92
1893 FR: Velofahrer der Stadt Fribourg mit Petition gegen Velonummern 93
1893 ZH: Stadt Zürich gibt erste Fahrradkennzeichen der Schweiz aus 93
1893 GE: Genève gibt die ersten kantonalen Velonummern der Schweiz aus 94
1893 GE: Ohne Umwege ans Hinterteil der Maschine 95
1893: Bundesrat entscheidet über Pfändbarkeit von Armee-Fahrrädern 95
1893 FR: Regierungsrat streicht Velonummern in der Stadt Fribourg 96
1893: Belgien führt Velonummern zeitgleich mit der Schweiz ein 97
1893: Das "Primär-Design" 97
1893-1960: Die Geister, die sie riefen - die Ironie der Geschichte 98
1894 FR: Regierungsrat Fribourg begründet die Streichung der Velonummer 98
1894 BS: Regierung und Parlament – Änderung Polizeistrafgesetz 99
1894 BS: Endlich eine Verordnung über das Radfahren in Basel-Stadt 100
1894: Wien führt eiförmige Nummerntäfelchen in Gelb und Schwarz ein 102
1893 / 1894: Basel vs. Zürich – Debriefing eines fiktiven Wettrennens 103
1894 BS: Polizeidepartement verlangt Verzeichnisse der Velo-Clubs 103
1894 BS: Kanton Basel-Stadt registriert sein erstes Fahrradkennzeichen 104
1894: Wer hat die Schweizer Velonummer erfunden? 105
1894: Städte und Kantone machen das Rennen vor der Armee 106
1894: Bundesrat beschliesst Subventionen für Armee-Fahrräder 106
1894 / 1897: Belgien gibt als erster Staat landesweit Velonummern aus 107
1895 VD: Stadt Lausanne führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 107
1895 ZH: Stadt Winterthur führt Velonummern mit Ort ein 108
1895 ZG: In Zug lehnt Kantonsrat Velosteuer und Velonummern ab 108
1896: Velonummern in der Stadt Bern 109
1896 LU: Regierungsrat begründet die Einführung der Velonummern 109
1896: Bundesrat unterstützt sichtbare Nummern für Militärfahrräder 110
1896: Militär-Nummern können nicht vorne am Fahrrad befestigt werden 111
1896: Radfahrer gründen Touring-Club der Schweiz 112
1896: Generalstab fordert Klärung zur Besteuerung der Armee-Fahrräder 112
1897: Niederlande führt nationale Steuern auf Velos ein 112
1897 NE: Stadt La Chaux-de-Fonds führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 113
1897 VD: Stadt Nyon führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 113
1897: Bundesrat verbietet Besteuerung von Militärfahrrädern 113
1897: Wien schafft seine Fahrradnummerntafeln wieder ab 114
1897: Stadt Neuchâtel verordnet Velonummern hinten und vorne 115
1897 NE: Stadt Le Locle führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 116
1897 VD: Gemeinde Le Chenit führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 116
1898: Italien besteuert Velos und führt Banderole ein 116
1898 BE: Stadt Biel führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 117
1898 GE: Genereller Velonummern-Umtausch im Kanton Genève 117
1898: Noch immer keine Kennzeichen an den Militär-Fahrrädern 118
1898 SH: Stadt Schaffhausen führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 118
1898 BS: Motorfahrzeuge mit Fahrradkennzeichen? 119
1898 TI: Stadt Lugano führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 120
1898 VS: Zweisprachige Verordnung 121
1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus 121
1899 GE: Genf führt als erster Kanton Luxus-Steuer auf Velos ein 121
1899 BE: Stadt Porrentruy führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 127

1899: Lage bezüglich der Besteuerung der Armee-Velos bleibt unklar 128
1900: Frühe Fahrradkennzeichen in anderen Ländern....128
1900: Das "Emaille-Design" der Deutschschweizer Kantone 129
1900: Das "Eisen-Design" aus der Westschweiz....129
1900: Das "Pionier-Design"....130
1900: Velonummern in der Stadt St. Gallen 131
1900 VD: La plaque à deux étages; das Zwei-Etagen-Schild....131
1900 NW: Ausweiskarte für Rad- oder Motorwagenfahrer 132
1900 BS: Verordnung für Fahrräder und Motorfahrzeuge....133
1900: Die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen 133
1900: Erste Lobby für nationales Verkehrsrecht 134
1900 ZH: Nach der Stadt will auch der Kanton Zürich Nummern einführen....134
1900-1937: Rolle der Bezirke / Kennzeichen mit mehreren Serien 135
1901 BE: Stadt Thun führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 136
1901 BE: Stadt Burgdorf führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 137
1901 ZH: Das Ende der städtischen Velonummern kündigt sich an....137
1902 ZH: Der Zürcher Stadt-Komet am Velonummern-Himmel verglüht....138
1893-1902 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern der Schweiz 138
1902-1909 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern des Kantons Zürich....140
1902 ZH: Die ersten Autokennzeichen im Kanton Zürich 142
1902 ZH: Verordnung des Kantons Zürich vor Bundesgericht....143
1902: Bundesgericht tritt nicht auf Rekurs der Radfahrer ein 144
1902: Das erste Konkordat für den Automobil- und Fahrradverkehr entsteht....145
1903 ZH: Zürich schliesst sich früh dem Konkordat an....148
1903 LU: Auftrag des Regierungsrats für Anschluss Konkordat 148
1903 LU: Luzern schliesst sich dem Konkordat an....148
1903 TG: Regierungsrat lehnt das Konkordat ab 148
1903 VD: Auch in der Waadt wird die Luxus-Steuer auf Velos eingeführt....149
1904: Touring Club der Schweiz verkauft französische Fahrradkennzeichen 151
1904 GE: Skandal um das Genfer Kantonswappen....151
1904 GE: Konfusion um das Genfer Velonummern-Depot....152
1904 GE: Die neuen Velonummern werden kritisiert....153
1904: Das erste Konkordat mit 22 Kantonen....154
1904 EDI erhält Offerten und Muster für Velonummern 156
1904 AG: Verzeichnis der Polizei-Kontroll-Nummern....157
1904 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (2. Periode)....158
1904 AG: Aargau tritt nachträglich dem Konkordat bei 158
1904 VS: Fahrverbote....158
1904 TG: Allgemeine Verordnungs-Konfusion....158
1904 BE: Verzögerungen und Widerstand bei der Einführung der Velonummern 160
1904 SH: Schaffhausen tritt nachträglich dem Konkordat bei 161
1904: Keine Fahrradkennzeichen an Militär-Velos bis Ende 1904 161
1904 / 1905 NE: Keine kantonalen Velonummern trotz Konkordat in Neuchâtel 161
1905: Die Verwirrung um die Stellung der Armee-Velonummer bleibt gross 163
1905: Das Fahrradkennzeichen ist in der Armee angekommen....164
1905: Die ersten Ausgaben mit Jahrgang 164
1905: Die ersten Schweizer Norm-Kontrollschilder für Automobile....165
1905 TG: Volksabstimmung und Sonderstatus....168
1905: Basel-Land verurteilt Wm Saladin wegen Armee-Kontrollschild....169
1906 FR GE NE VD VS: Interkantonale Velonummern in der Westschweiz 171
1906-1909 FR GE NE VD VS: Bestimmung der Jahrgänge in der Romandie....172

1906: Regelung der Fahrradkennzeichen bei Kantonswechsel 172
1906-1909: Der Stein von Rosetta 173
1906: Aargau anerkennt Armee-Kontrollschild nicht - Generalstab reagiert 175
1906 SO: Kanton Solothurn verurteilt Radfahrer-Korporal Strähl 176
1906: EDI befragt Kantone zur Anerkennung der Militär-Velonummern 176
1906-1988: Zuweisung der Nummernkreise 177
1907: Italien lanciert neue Steuer-Banderole 178
1907: Radfahrer-Bund führt Haftpflichtversicherung ein 178
1907 LU: 4000 Veloschilder werden eingezogen 179
1907: Das Militär-Kontrollschild im ausserdienstlichen Gebrauch 179
1908: Das Militär-Kontrollschild befreit von Steuern und Gebühren 179
1909: Radfahrer-Bund fordert Bundesgesetz 180
1909 LU: Zieht weitere 4000 Velonummern aus dem Verkehr 180
1909: Das "Kupfer-Jahr" 182
1909 ZH: Analyse zur Vorbereitung einer grossen Systemumstellung 182
1909 ZH: Kanton Zürich schreibt Auftrag für Emaille-Schilder aus 183
1909 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (4. und letzte Periode) 183
1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Emaille-Schilder per 1910 183
1909: Das "Primär-Design" (Ende) 185
1910: Die Metallwarenfabrik Zug AG und die Emaille-Schilder 185
1910 UR und SZ: Bundesrat befasst sich mit Verkehrs-Konflikt in Ur-Kantonen 187
1911 ZH: Wird aus Gebühren allmählich eine Steuer? 188
1911: VII. Konferenz zum Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr 189
1900-1912 UR: Unklare Lage im Kanton Uri 190
1912 AI: Wappenförmiges Emaille-Schild lässt sich bestimmen 192
1912 LU: Räumt auf und beginnt neue Velonummern Ära 192
1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913 193
1913 BE: Kanton Bern erkundigt sich zu Emaille-Schildern in Zürich 195
1914 ZH: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder Varianten 195
1914: Das zweite Konkordat mit 18 Kantonen 196
1914: St. Moritz; eine Gemeinde im Fahrradkennzeichen-Olymp 198
1915 FL: Einführung der Nummerntafeln in Liechtenstein 199
1916 TG: Der lange Weg zum Konkordat 200
1916 ZH: Kanton Zürich stellt wieder das Militär-Kontrollschild in Frage 201
1917: Die Militär-Kontrollschild-Frage flammt wieder auf 201
1917: Bundesrat entscheidet über Velonummern der Post 201
1918 ZG: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder mit Doppel-Jahrgang 203
1920 SO: Trendsetter für das Material 203
1921 FL: Liechtenstein führt Velonummern mit Finanzgesetz ein 203
1921: Bund verschafft sich die Kompetenzen 204
1921 FL: Liechtenstein regelt das Fahrrad-Kontrollschild 204
1921 FL: Liechtenstein gibt staatliche Kontrollschilder für Velos aus 206
1921 FL: Schweiz verlangt Kaution von Radfahrern aus Liechtenstein 207
1921: Die Konkordats-Ergänzung 208
1922: Vorbereitungen zum ersten Bundesgesetz 209
1922 GR: Velonummern-Schlusslicht Graubünden 209
1923: Fahrradkennzeichen in allen Kantonen 210
1923: Die Schweiz bleibt (trotz allem) das Land der Fahrradkennzeichen 210
1923 FL: Liechtenstein verankert Nummernpatte im Steuergesetz 211
1923 ZH: Obligatorische Haftpflichtversicherung 212
1923 EJPD: Befragung der Kantone zur Notwendigkeit der Velonummern 212

1923 BL: EJPD-Befragung - die schnelle und kurze Antwort aus Liestal 212
1923 SH: EJPD-Befragung - die ausführliche Antwort aus Schaffhausen 213
1923: Kantonale Polizeidirektoren stellen sich gegen Bundesrat 213
1923 ZH: Zürich will Arbeitslosigkeit mit Velonummern lindern 214
1923 FL: Zusammenschluss zum Liechtensteiner Radfahrerbund L.R.B. 216
1924: Niederlande führt Steuer-Banderole ein 216
1924 ZH: Die grösste Prototypen-Kollektion der Geschichte 217
1924: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich 217
1924 ZH: Die sechs Modelle der 15 Emaille-Jahrgänge 1910 bis 1924 218
1909 ZH: Der mysteriöse 16. Emaille-Jahrgang 219
1924-1960: Kantone mit flexiblem Design 220
1925 FL: Liechtenstein Fahrradkennzeichen im Verkehrsgesetz 220
1925 GR: Strassenverkehrs-Sonderfall 221
1926: Publikation erstes Strassenverkehrsgesetz 222
1926: Bundesrat entscheidet über Referendum Strassenverkehrsgesetz 222
1927: Bundesgesetz zum Strassenverkehr abgelehnt 223
1928 FL: Erste nummerierte Kontrollschilder – eine Rekonstruktion 224
1928-1932: Die Vorbereitungen zum Bundesgesetz (2. Versuch) 225
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Brief und Fragebogen 225
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – ein einfacher Plan 226
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Verbände 228
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Kantone 229
1930 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten aus Zürich 232
1930: Radfahrerverbände haben Zulauf 233
1931 FL: Liechtenstein schafft Velonummern ab 233
1931 Liechtenstein – Schweiz: Bedeutung der Velo-Erträge 234
1932: Die Velonummern ohne Nummer- ein helvetisches Paradox 235
1932: Das erste eidgenössische Strassenverkehrsgesetz 236
1932: Schweiz stellt Liechtenstein vor Nummernschild-Problem 239
1932 LU: Erträge und Lösungen zu Bundesgesetz-Problemen 241
1932 EJPD: Nummerierung verstösst gegen Bundesgesetz 242
1932 EJPD: Die Erfindung des Erkennungszeichens 243
1932: Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz 243
1932: Die Regeln für die Kantonskürzel 244
1932 BS: Polizei muss Banderolen an Velos montieren 244
1932 LU: Luzern kommt Radfahrerverbänden entgegen 245
1933: Das "Emaille-Design" (Ende) 245
1933: Weshalb schaffen die Kantone die Fahrradkennzeichen nicht ab? 246
1933: Das Banderolen-Design; eine Lösung wird zum Problem 247
1933 ZH: TINTU die Lösung aller Velonummer-Probleme 248
1933 EJPD: Umfrage zu äusserlichem Kennzeichen Haftpflichtversicherung 249
1933 LU: Trotz Bundesgesetz wird im Versteckten weiter nummeriert 250
1933-1950: Die Blütezeit des Jahrgangs 250
1933-1960: Die "Standard-Formate" 251
1934 GE TI: Genève und Ticino nummerieren als erste wieder auf Vorderseite 251
1934 EJPD rügt Luzern wegen Nummerierung der Kennzeichen 252
1934-1960er: Bewachungs-Schilder - Gesetzeslücke wird zum Geschäftsmodell 252
1934 LU: Die Versicherungsnummer wird ins Leben gerufen 258
1934: Justiz- und Polizeidirektoren wollen Kontrollschild zurück 260
1934 SO: Fahrradkennzeichen mit und ohne Nummerierung 261
1934-1938: Das "Genfer-Design" 261

1935 SG: Weshalb setzt St. Gallen die Nummerierung 2 Jahre aus? 262
1935: Arbeiter Touring-Bund ATB fordert Sanktionen 262
1935 AG: Motion zur Wiedereinführung nummerierter Kontrollschilder 262
1935: Das "Pionier-Design" (Ende) und der Abschied von den grossen Ziffern 264
1936 BE: Kanton Bern erfindet die Geschäftsnummer 265
1936 TG: Thurgauer Geheimcode wird geknackt 265
1936 BS: Basel verlangt Wiedereinführung Kontrollschild 266
1936: Haftpflichtversicherung in sämtlichen Kantonen 267
1937: Fahrradkennzeichen und das gefangene EJPD 267
1938 ZH: Kanton Zürich tut sich mit Nummerierung besonders schwer 269
1938: Vereinigung MFK will Haftpflicht für Velos vereinheitlichen 269
1938 SO: Solothurn schlägt Konkordat Freizügigkeit für Radfahrer vor 270
1938 BS: Kantone verabschieden sich von der Banderole 270
1939 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Umfrage 271
1940: SRB beschliesst Eingabe zur Nummerierung 271
1940: SRB schlägt Offizialisierung der kleinen Nummer vor 272
1940: Der beschämende Streit um die Deutungshoheit 273
1940: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich 275
1941: Bundesratsbeschluss führt zu Anhänger- und Händlerschilder 276
1941: Justiz- und Polizeidirektoren wird die Gewissensfrage gestellt 277
1941 EJPD: Andeutung einer Wende im Nummerierungs-Konflikt 277
1941 EJPD: Die Legalisierung der kleinen Nummerierung 278
1941: Wozu die weiteren Vorstösse zum Kontrollschild? 280
1942 BS: Die ersten Kennzeichen für Fahrradanhänger 280
1942-1951 BS: Die unübertroffene Varianten-Vielfalt 281
1943 BS: Die Erfindung der unnummerierten Nummer 282
1943 BL: Standesinitiative zur Wiedereinführung Kontrollschild 283
1943: Postulat zur Wiedereinführung Kontrollschild 283
1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Treffen im Bundeshaus 284
1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Vorschläge 285
1943 BS: Wiedereinführung Kontrollschild – Bericht zu EJPD Vorschlägen 286
1943: EJPD Vorschläge Wiedereinführung Kontrollschild, Materialmangel 286
1943: Ist die Velonummer eine Urkunde? 287
1944: Das "Basler-Design" 288
1944 ZH: Schweigen, Fahrprüfung und Recycling 289
1945 FL: Liechtenstein führt Fahrradkennzeichen wieder ein 290
1946: Das "Mini-Design" 290
1946 SZ: Trendsetter für Graphik und Hochformat 290
1950 ZH: Die Vermessung der Design-Umstellung 291
1951: Das "Eisen-Design" (Ende) 291
1951: Das "Basler-Design" (Ende) 291
1952: Reflektierende Velonummern 291
1952: Die Trendsetter für Abmessungen 292
1952-1954: Das "Valais-Design" 292
1953 BL: Trendsetter für Hintergrundfarbe 292
1954: 60 Jahre Radfahrer-Karte 292
1954: ATB droht mit Referendum gegen Strassenverkehrsgesetz 293
1954: Das "Banderolen-Design" (Ende) 293
1954-1988: Berner Variationen 293
1955: Botschaft zum neuen Strassenverkehrsgesetz 294
1955-1988: Aluminium in der ganzen Schweiz 295

1958-1988: Aargauer Exklusivitäten 295
1958: Das zweite Strassenverkehrsgesetz 296
1959: Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen 298
1960: Lucifer und das vergessene Loch 303
1960 LU: Akribische Velonummern-Bestellung 304
1960: Langsam in Richtung "Schweizer-Norm-Design" 304
1960 ZG: Das Ende vom Voll-Text-Kanton 304
1960: Das Ende des vierstelligen Jahrgangs 304
1960: Das "Mini-Design" (Ende) 304
1961-1967 TI: Offizielle Aktionskunst aus dem Tessin 305
1961-1988: Erhaben nach innen und aussen 305
6. Die genormte Epoche 1962 – 2011 306
1962: Der letzte Schritt eines langen Weges 306
1962: Das "Schweizer-Norm-Design" 306
1962-1988: Die Schriftfarben 307
1962: Die Hintergrundfarbe wird diskutiert 307
1962: Layout-Position von Jahr und Kanton wird Thema 308
1962-1975 TI: Tagebuch einer Protest-Aktion mittels Verstössen 308
1963 EJPD: Position von Jahr und Kanton wird neu definiert 309
1963 TI: Klärung der Protest-Aktions-Rätsel der Jahre 1965 und 1968 310
1968-1988 TI: Silberne Schrift 311
1969: Ausführungsbestimmungen zum Strassenverkehrsgesetz 311
1972: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich 311
1976 TI: Protest-Aktion mittels Verstössen wird abgebrochen 312
1979 JU: Der neue Kanton 312
1981: Das Schweizer-Norm-Design wird erst jetzt vollständig umgesetzt 313
1984-1990: Übergang von der Velonummer zur Velovignette - Überblick 313
1984: Strassenverkehrsämter prüfen Verzicht auf Fahrradkennzeichen 314
1984: Abschaffung Velonummern - Nationalrat überweist Postulat 314
1986: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 1 – Die Botschaft 316
1986: Velovignette Teil 1 – Vorschlag Vereinigung Strassenämter 316
1986: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich 318
1986: Abschaffung Velonummern - Nachfrage beim Bundesrat 319
1987 FL: Postleitzahl statt Velovignette in Liechtenstein 320
1987 EJPD: Velovignette Teil 2– Umfrage zur Einführung 322
1988 JU: Das Jura-Hybrid-Fahrradkennzeichen 322
1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 2 – Nationalrat (1) 323
1988 EJPD: Velovignette Teil 3 - Weisungen zur Einführung per 1.1.1989 326
1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 3 – Ständerat (1) 327
1988: Wieviel Aluminium braucht eine Velonummer? 328
1988: Eine Schweiz ohne Velonummern 330
1989: Das "Velovignetten-Design" gemäss Weisungen EJPD 330
1989 FL: Die Velonummer im Exil 332
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 4 – Nationalrat (2) 332
1989: Velovignette Teil 4 - Bundesrat beschliesst Verordnungen 333
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 5 – Ständerat (2) 333
1989: Auto-Partei will Velo-Kontrollschild von 1932 zurück 333
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 6 – Die Änderungen 334
1990: Der Taucher - die Bergung der Emaille-Schilder 334
1990: Velovignette Teil 5 – Inkraftsetzung Verordnungen 336

1990: Das "Velovignetten-Design" gemäss Verordnung 340
1995: Die Grundplatte wird fallengelassen 341
2004 OW: Kanton Obwalden gibt seine letzte Velo-Vignette aus 343
2005 FL: Auch Liechtenstein stellt auf Vignette um 344
2005 FL: Was hat Ästhetik mit der Vignette in Liechtenstein zu tun? 345
2005 FL: Wer will sich freiwillig bei der Polizei registrieren lassen? 346
2005 FL: Eine Wahl oder keine Wahl, das ist hier die Frage! 346
2005: Das Ende der auf Metall geprägten Velonummern? 348
2008-2012: Die Abschaffung der Fahrradkennzeichen 348
2008: Die parlamentarische Initiative (Abschaffung; Episode 1) 349
2009: Die Vorprüfung (Abschaffung; Episode 2) 349
2010: Die Kommission (Abschaffung; Episode 3) 349
2010: Der Antrag des Bundesrats (Abschaffung; Episode 4) 349
2010: Die Beratung im Parlament (Abschaffung; Episode 5) 350
2010: Die Schlussabstimmung im Parlament (Abschaffung; Episode 6) 350
2011: Das Gesetz (Abschaffung; Episode 7) 351
2011: Die Verordnung (Abschaffung; Episode 8) 352
2011: Produktion der letzten Velovignetten 352
2011 FL: Auch Liechtenstein schafft Fahrradkennzeichen ab 352
2012: Eine Schweiz ohne Fahrradkennzeichen 353
7. Randnotizen 354

Der Vertrieb 354
Die Bundesbetriebe 354
Fürstentum Liechtenstein (FL) 355
Wenig Respekt gegenüber der Geschichte im Fürstentum 356
8. Das Ende … 358

der wundersamen Abenteuer eines verordneten Gebrauchsgegenstands 358
9. Pro Patria ehrt Velonummer als Schweizer Kulturgut 359

10. aktuelle Ereignisse 360

2014: Interpellation - Veloschilder gegen Velolittering 360
2014: Motion - Veloschilder zur Identifikation der Besitzer 360
2023 BL: Baselbieter Landrat diskutiert Fahrradsteuer und Fahrradkennzeichen 361
2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette 362
2024: Die teuerste Velonummer der Schweiz - Winterthur 1895 364
2024 LU: Luzerner Kantonsrat lehnt Fahrradsteuer ab 365
2024 ZH: Auch Zürcher Kantonsrat beschäftigt sich mit Fahrradsteuer 366
2025: SVP will schweizweite Velosteuer; kommt Velo-Vignette zurück? 366
2025: Die lange Suche nach dem Gral – die «Wer hat’s erfunden Chronologie» 368
11. Fehler und Fehlendes 370

Haben Sie Fehler entdeckt? - Wir sind interessiert! 370
Was fehlt noch? - Haben Sie Hinweise? 370
12. Dank 371

13. Anhänge 372

Anhang 1 | Wikipedia: Eine kritische Würdigung 372
Anhang 2 | Links 376
Anhang 3 | Fahrradkennzeichen und Velo-Steuerschilder weltweit 377
Anhang 4 | Änderungsjournal 383

Podcasts

Ab September 2025 stellt das Schweizer Velonummern Museum auf seiner Website Podcasts zum Anhören zur Verfügung. Darin werden ausgesuchte Kapitel der Geschichte der Schweizer Fahrrad-kennzeichen auf Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch besprochen. Vorgesehen sind rund 60 Folgen. Nachdem vorliegende Publikation ausschliesslich auf Deutsch zur Verfügung steht, versuchen wir mit diesen Podcasts, nun auch der Sprachenvielfalt unseres Landes halbwegs gerecht zu werden:

www.velonummern.ch/podcasts

Relevanz der Velonummer, des Museums und dieser Publikation

Rückmeldung des Historikers Historisches Institut Universität Bern

Der Historiker Hans-Ueli Schiedt arbeitet als Leiter der Abteilung Forschung am Historischen Institut der Universität Bern und bei ViaStoria – Stiftung für Verkehrsgeschichte. Einer seiner Forschungsschwerpunkte ist die Verkehrsgeschichte Schweiz. Unsere Publikation «Die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen 1892-2011» fasst er wie folgt zusammen: *«Es gelingt Ihnen sprachlich und inhaltlich ausgezeichnet, diesem an sich kleinen Objekt durch die Gesellschaft zu folgen und die Geschichte der Velonummern als eine eigentliche Geschichte der Schweiz zu präsentieren. Ich kann da nur gratulieren.»*

Deutsche Nationalbibliothek Eintrag im Katalog der Deutschen Nationalbibliothek

Am 16. April 2024, kurz nach Erscheinen der «Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen», nimmt die Deutsche Nationalbibliothek das Schweizer Velonummern Museum als Organisation sowie unsere Website in ihren Katalog auf. Wohl liegt der Zusammenhang mit unserer Publikation auf der Hand, doch auf welchem Weg wir zur Ehre gelangen, in die grösste Bibliothek des deutschen Sprachraums aufgenommen zu werden, entzieht sich unserer Kenntnis. Auf jeden Fall freuen wir uns sehr über die internationale Anerkennung unserer Arbeit.

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv SWA Eintrag im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv

Das Schweizerische Wirtschaftsarchiv ist das nationale Kompetenzzentrum für Wirtschaftsarchive und Wirtschaftsgeschichte. Dazu gehören auch Themen wie Bildung, Verkehr, Raumplanung etc. Entsprechend diesem breiten Verständnis von Wirtschaft hat das SWA vorliegende Publikation im September 2024 in sein Archiv aufgenommen. Wir danken dem SWA für die Anerkennung und Unterstützung, welche unserer Arbeit damit zuteilwird.

Schweizerische Nationalbibliothek NB Eintrag in der Schweizerischen Nationalbibliothek

Dank der Initiative des Schweizerischen Wirtschaftsarchivs wurde die Website «Schweizer Velonummern Museum» mit sämtlichem Bildmaterial, allen Texten, unserem umfassenden Online-Archiv sowie der vorliegenden Publikation (über 16'000 Einträge in vier Sprachen) im Januar 2025 von der Schweizerischen Nationalbibliothek in die Sammlung von landeskundlich relevanten Websites aufgenommen. Das «Webarchiv Schweiz» hat zum Ziel, das geistige Kulturgut der Schweiz langfristig zu erhalten und zur Verfügung zu stellen. Die ausgewählten Websites werden im digitalen Langzeitarchiv der NB erhalten, damit sie auch zukünftigen Generationen zugänglich bleiben.

Nebst der Ehrung mit dem 1.-August-Abzeichen 2023 (Nationalfeiertag) durch Pro Patria ist die Aufnahme unserer Website ins «Webarchiv Schweiz» der Schweizerischen Nationalbibliothek eine weitere Bestätigung dafür, dass die Velonummer Schweizer Kulturgut ist und das Schweizer Velonummern Museum sowie die vorliegende Publikation für deren Bewahrung relevant sind.

Die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen 1892-2011

Die wundersamen Abenteuer eines verordneten Gebrauchsgegenstands.

1. Einführung - weshalb und wozu

Was um alles in der Welt soll an Fahrradkennzeichen wundersam und abenteuerlich sein?

Die 120-jährige Reise bietet alles, was zu einer spannenden Story gehört: komplexe Charaktere, weitläufige Spannungsbögen, vielschichtige Handlungsstränge, überraschende Wendungen, dramatische Ereignisse, starke Emotionen und raffinierte Cliffhanger.

Doch bevor wir uns der eigentlichen Geschichte widmen, möchten wir deutlich machen, was unsere Ausgangssituation und unsere Beweggründe sind, diese Geschichte zu recherchieren und niederzuschreiben. Wir versuchen aufzuzeigen, was wir mit dem Thema am Hut haben, weshalb wir uns jahrzehntelang nicht darum gekümmert und wie wir uns dann doch herangetastet haben, welche Phänomene uns dabei begegnet sind, wie wir immer wieder überrascht und verwirrt wurden, wie wir Orientierung gesucht haben und mit welchen konzeptionellen Fragen wir uns auseinandersetzen mussten. Den Faden dazu haben wir im Januar 2022 aufgenommen.

«*Was immer du zu sagen hast, lass die Wurzeln dran …*» (Charles Olson).

Wer sich weniger für das «Weshalb» und «Wozu», sondern vor allem für die Geschichte selbst und deren Fakten interessiert, kann sämtliche Kapitel dieser Einführung überspringen, ohne von der Handlung etwas zu verpassen.

Das Kulturgut «Velonummer»

Nebst ihrem amtlichen Zweck von einst sind unsere Fahrradkennzeichen inzwischen auch Kulturgut. Also „etwas, was als kultureller Wert Bestand hat und bewahrt wird“ (Wikipedia). Im Gegensatz zu einem Baudenkmal ist unser Gegenstand winzig. Doch macht ihn nicht seine Grösse, sondern seine Verbreitung als verordneter Gebrauchsgegenstand; seine besondere Mischung aus gesetzlichem Rahmen und privatem Alltag über Generationen für Jung und Alt; seine individuelle Nummerierung und die jährliche Montage des neuen Kennzeichens zum Kulturgut. Kultur zum Anfassen, mit der sich Millionen von Menschen regelmässig die Finger schmutzig gemacht haben.

Fahrradkennzeichen hat es in der Schweiz schon lange vor den Kennzeichen für Autos gegeben. Während die Stadt Zürich und der Kanton Genève bereits 1893 die ersten Velonummern ausgegeben haben, dauert es nochmals fünf Jahre, bis auf den Strassen der erste Motorwagen mit Schweizer Kontrollschildern zu sehen ist (1898). Die kreative Phase der Kontrollschilder für Motorfahrzeuge dauerte nicht einmal 10 Jahre (1905: Normierung für 22 Kantone), währenddem die Gestaltungsfreiheit der Velonummern beinahe während 70 Jahren, ab 1933 auch unter Bundesgesetz, den Kantonen überlassen wird.

Dank dieser föderalistischen Aufgabenteilung kann die Schweiz für sich in Anspruch nehmen, dass kein anderes Land der Welt bei der Gestaltung von Fahrradkennzeichen eine derart kreative Vielfalt, in weit über 2000 Variationen, hervorgebracht hat. Entstanden ist ein einzigartiges Werk aus unzähligen Designs und unterschiedlichsten Materialien, welches rückblickend durchaus auch einen künstlerischen Anspruch hat. Gleichzeitig haben in keinem anderen Staat der Welt Fahrradkennzeichen gesellschaftlich und politisch derart hohe Wellen geschlagen wie in der Schweiz. Die enge Verflechtung eines verordneten Gebrauchsgegenstands mit dem täglichen Leben bringt der Historiker Hans-Ueli Schiedt sinngemäss folgendermassen auf den Punkt: Folgt man der Geschichte der Velonummern durch die Gesellschaft, lässt sich die eigentliche Geschichte der Schweiz erzählen.

Am 3. Juni 2023, während wir diese Geschichte recherchieren und dieses Kapitel bereits niedergeschrieben ist, stellt Pro Patria das 1.-August-Abzeichen 2023 (Nationalfeiertag) vor, die Velonummer. Dazu schreibt Pro Patria: «*Die "Velonummer" ist zwar keine Schweizer Erfindung, jedoch ein Schweizer Kulturgut von 1892 bis 1988*» [LINK]. Wenn also die Stiftung zur Förderung schweizerischer kultureller und sozialer Werke die Velonummer zum Kulturgut erhebt, dann geht das doch deutlich über die Schwärmerei von ein paar kauzigen Sammlern hinaus.

Auf den Kulturgut-Aspekt des Bewahrens, auf die, zumindest in der Schweiz wichtige Frage, wer die Velonummer erfunden hat sowie auf das obige Zitat von Pro Patria, werden wir in separaten Kapiteln noch vertieft eingehen.

Das Schweizer Velonummern Museum als Kulturgut-Bewahrer*in

Dem Kulturgut-Aspekt des Bewahrens hat sich das Schweizer Velonummern Museum verpflichtet. Seit 1986 tragen wir Fahrradkennzeichen zusammen, um diese vor dem Verschwinden zu bewahren und der Öffentlichkeit digital eine möglichst vollständige Dokumentation der Schweizer Velonummern zugänglich zu machen. Dazu eignet sich ein virtuelles Museum besonders gut. Es ist für Interessierte aus der ganzen Welt, rund um die Uhr, während 365 Tagen im Jahr zugänglich.

Um diesen Zweck möglichst professionell erfüllen zu können, wurde am 20. Juni 2017 der Verein «Museum of Swiss Bicycle License Plates» geründet. Für die offizielle und etwas sperrige englische Bezeichnung haben wir uns entschieden, um keine der vier Landessprachen bevorzugt zu behandeln. Die Investitionen und laufenden Kosten finanziert der Verein, soweit als möglich, mit dem Erlös aus dem Verkauf von Velonummern-Dubletten, welche wir in unserem Online-Shop anbieten.

Am 1. Oktober 2011 geht das Schweizer Velonummern Museum mit seiner Website online. Keine zwei Wochen später, am 12. Oktober 2011 setzt der Bundesrat die Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes SVG per 1. Januar 2012 in Kraft und besiegelt mit der Abschaffung der Velo-Vignette auch das Ende der 120-jährigen Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen (1892-2011).

Die eigene physische Sammlung des Schweizer Velonummern Museums umfasste zu diesem Zeitpunkt rund 1800 verschiedene Kennzeichen. Zur Ergänzung unserer Online-Dokumentation haben wir aus rund einem Dutzend anderer Sammlungen im In- und Ausland über 700 weitere Fotos erhalten. Auf diesem Weg ist aus den bedeutendsten physischen Sammlungen die mit über 98% vollständigste digitale Bild-Dokumentation Schweizer Velonummern der Welt entstanden. Sie enthält rund 2500 Velonummern aus 26 Kantonen, der Bundesbetriebe sowie aus dem Fürstentum Liechtenstein.

Nebst der Vervollständigung unserer Bild-Dokumentation arbeiten wir auch laufend an der Optimierung der Qualität der gezeigten Fotos. D.h. es gibt in unserer digitalen Sammlung nicht nur Kenn-

zeichen, die noch fehlen, sondern auch verschiedene Fotos von Exemplaren in äusserst schlechtem Zustand. Diese Schilder wurden aus Bächen und Seen geborgen, nach Jahrzehnten in feuchten Kellern gefunden oder von Weidezäunen gerettet, wo sie als günstige Reflektoren angenagelt waren. Teilweise sind diese derart abgeschliffen, korrodiert, deformiert oder von Löchern durchsiebt, dass bei manchen Exemplaren kaum mehr zu erkennen ist, um was es sich dabei handelt. Der Vollständigkeit halber gehören jedoch auch diese in die Sammlung. Diese Wracks werden laufend ausgetauscht, sobald wir von Sammlern oder Institutionen ein besseres Foto der betreffenden Velonummer erhalten. Alleine im Januar 2025 konnten wir rund 100 dieser Schilder-Ruinen mit besseren Aufnahmen ersetzen.

Allen Sammlern, Archiven, Ausstellungen und Museen, die sich an diesem Projekt beteiligt haben oder immer noch dazu beitragen, danken wir auch an dieser Stelle herzlich für ihre Unterstützung. Ohne sie wäre diese einzigartige und nahezu vollständige Übersicht der während 96 Jahren (1893-1988) geprägten Velonummern nie zustande gekommen. Die Herkunft wird in der Detailansicht der einzelnen Schilder deklariert. Falls Sie ein Kennzeichen besitzen, das in unserer Dokumentation noch fehlt oder nur in schlechter Qualität vorhanden ist, würden wir uns freuen, wenn Sie uns davon ein gutes Foto zur Verfügung stellen. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf.

Das Schweizer Velonummern Museum als Historiker*in

Zum Bewahren des Kulturguts «Velonummern» gehört selbstverständlich auch die Überlieferung ihrer Geschichte. Doch müssen wir eingestehen, dass uns diese lange Zeit kaum interessiert hat und wir dementsprechend dazu auch keine nennenswerten Recherchen angestellt haben. Mit der Unterstützung anderer Sammler waren wir über 30 Jahre voll und ganz damit beschäftigt, die rund 2500 verschiedenen Kennzeichen zu finden und mit Fotos möglichst lückenlos zu dokumentieren. Erst als wir um das Jahr 2020 rund 98% aller je ausgegebenen Fahrradkennzeichen im Kasten bzw. auf unserer Website hatten, begann unser Interesse an ihrer Geschichte allmählich zu wachsen.

Auf der Suche nach zuverlässigen Informationen mussten wir bald feststellten, dass es zum Thema Fahrradkennzeichen praktisch keine Fachliteratur gibt. Ein beinahe faktenfreier Wikipedia-Artikel «Velovignette» (auf den wir in dieser Publikation noch eingehen werden) ohne jegliche Quellenangaben hat uns dann auf dramatische Weise aufgezeigt, dass sich bisher niemand die Mühe gemacht hat, sich seriös mit diesem Stück Schweizer Geschichte auseinanderzusetzen.

Am 15. März 2022 beschliesst der Verein «Museum of Swiss Bicycle License Plates» mit einer Erweiterung seines Zwecks, die vorliegende Dokumentation «Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen 1892-2011» zu recherchieren, niederzuschreiben, zu publizieren und zu bewirtschaften. Die ersten Zeilen dazu wurden bereits am 30. Januar 2022 verfasst.

Also war es nun an uns, die nötigen Quellen zu finden und zu erschliessen. Einige wichtige Fragen konnten wir empirisch, aufgrund der rund 2500 Velonummern-Bilder unseres Online-Museums, beantworten [LINK]. Für die Klärung der meisten Fragen waren jedoch Recherchen im Bundesarchiv, in den 26 Staatsarchiven der Kantone, in Stadtarchiven, in den Archiven der Bundesversammlung, im Archiv des Bundesrats und des Bundesgerichts, beim Bundesamt für Strassen ASTRA und in Strassenverkehrsämtern, im Landesarchiv und in Gemeindearchiven des Fürstentums Liechtenstein sowie in mehreren anderen wichtigen Sammlungen und Archiven sowie in mehreren Museen im In- und Ausland unumgänglich.

Oft waren jedoch die gesuchten Informationen in den amtlichen Archiven gar nicht oder nur bruchstückhaft zu finden. In diesen kniffligen Fällen wurden wir nicht immer aber immer mal wieder in den Archiven der Zeitungen fündig.

Zu Beginn unserer Arbeit ging es darum, herauszufinden, welcher Kanton als erster Velonummern ausgegeben hat. Zu dieser zentralen Frage gab es unter Sammlern verschiedenste Annahmen (mit einer starken Tendenz nach Luzern), welche sich jedoch allesamt als falsch erwiesen haben. Oder die Frage, wie sich bestimmen lässt, in welchem Jahr die Kennzeichen ohne Jahrgang ausgegeben wurden, wozu die Antworten auch heute noch grossenteils im Dunkeln liegen usw.

Die Suche nach den fehlenden Fakten hat sich allerdings wesentlich schwieriger gestaltet als zunächst angenommen; was vor allem der Kehrseite bzw. der Vielfalt des kreativen Kantönligeists zu verdanken ist. Als ob das noch nicht Komplexität genug wäre, trägt unser Föderalismus dazu bei, dass es auch noch grosse Städte und selbst einige der 2000 kleineren Gemeinden gibt, welche die Velonummern für ihr Hoheitsgebiet mit eigenen Vorschriften regeln. Gleichzeitig stellten sich jene Fragen, die wir anfangs gar nicht hatten, als die wirklich spannenden heraus; Themen und Entwicklungen von denen wir bis dahin noch nie gehört hatten. Diese und die wiederum hinter deren Beantwortung liegenden weiteren Fragen zogen uns bald völlig in ihren Bann. Vor uns breitete sich ein Wirkungsnetz von Einflüssen, Zusammenhängen und Abhängigkeiten aus, das vielschichtiger, weitreichender und weitaus interessanter war, als wir uns das bei einem profanen Ding wie einer Velonummer je hätten vorstellen können.

Nebst der chronologischen Aufarbeitung der Entwicklung rund um die Velonummern belegt die vorliegende Dokumentation sämtliche der erfassten Ereignisse erstmals lückenlos mit verifizierbaren Quellen und streicht einige weltweite Besonderheiten der Schweizer Kennzeichen heraus. Gleichzeitig entzaubert sie jedoch auch den helvetischen Velonummern-Mythos, der durch eine konsequente Innensicht mit ignoranten Tendenzen entstanden ist und über rund hundert Jahre unreflektiert überliefert wurde.

Die Recherchen des Schweizer Velonummern Museums haben zahlreiche Ereignisse der Schweizer Verkehrsgeschichte wieder ans Licht gebracht und deren Hintergründe anhand von Originaldokumenten ausgeleuchtet. Als Meilensteine gelten sicherlich die Widerlegung des Mythos von Luzern, welcher während Jahrzehnten standhaft überlieferte, dass dort bereits im Jahr 1892 Nummern für Fahrräder ausgegeben wurden; das Auffinden der im Jahr 1893 in der Stadt Zürich eingeführten ersten Velonummern der Schweiz; sowie schliesslich die Entdeckung der «Tafeln» in München, welche 1876 als erste Fahrradkennzeichen der Welt verordnet wurden.

Eine umfassende Aufarbeitung der Geschichte der Fahrradkennzeichen haben wir in keinem anderen Land gefunden. Zu den meisten der von uns identifizierten 63 weiteren Staaten mit Fahrradkennzeichen oder Steuerschildern für Velos haben wir ausschliesslich Bilder im Internet gefunden. Zu einigen wenigen Ländern wie z.B. Belgien und der Niederlande oder der Stadt Wien gibt es Websites, Blogs oder Medienberichte mit Informationen zur Geschichte der Fahrradkennzeichen. Davon umfassen die ausführlichsten, die wir ausfindig machen konnten, höchstens drei bis fünf Seiten. Ausserdem scheint es, dass die Schweizer Velonummern weltweit die einzigen Fahrradkennzeichen sind, zu welchen es einen eigenen Wikipedia-Artikel gibt, auf den wir noch ausführlich eingehen werden. Dieser umfasst ausgedruckt mit Bildmaterial knapp sechs Seiten (Stand 4.7.2024). Über Länder wie China oder Indien, in welchen es Abermillionen von Kennzeichen für Velos geben muss, haben wir überhaupt keine Informationen gefunden.

Trotz unserer intensiven Recherchen ist es uns bei weitem nicht gelungen, sämtliche Fragen zur Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen zu identifizieren, geschweige denn zu beantworten.

Vorerst bleiben also noch zahlreiche Geheimnisse zu lüften; einige Rätsel werden für immer ungelöst bleiben. Die unzähligen Fäden, welche wir im Laufe unserer Forschung aufgegriffen haben, führen allerdings auch dazu, dass Monate nach einer vorerst erfolglosen Recherche, oft aus unerwarteter Richtung, wieder Informationen zu fliessen beginnen. Dies hat zur Folge, dass wir bereits im Jahr 2024 die erste Version mit 250, die zweite mit 280 und eine dritte mit 322 Seiten veröffentlichen und die vierte Version bereits in Arbeit ist. Für solche Projekte «in Progress» ist vorliegendes, online veröffentlichtes PDF-Dokument das bestmögliche Medium.

Auf verschiedene unbeantwortete Fragen weisen wir an den betreffenden Stellen hin. Falls Sie Antworten haben, freuen wir uns auf Ihren Hinweis [Kontakt].

Das Schweizer Velonummern Museum als Verkehrshaus-Donator*in

Mit dem Verkehrshaus der Schweiz pflegen wir seit 1996 enge Beziehungen. Im Mai 2014 wurden wir zu den «Road Days» eingeladen, an welchen Museen, Sammler, Vereine, Erfinder usw. an ihrem eigenen Stand und mit Fachvorträgen im Auditorium einem breiten Publikum ihre Besonderheiten rund um den Strassenverkehr präsentieren können. Anschliessend hatte unser Museum die Ehre, in der Autohalle des Verkehrshauses während drei Jahren eine temporäre Ausstellung zum Thema Velonummern zu zeigen.

Bereits in den Jahren 1996 bis 2005 hat das Schweizer Velonummern Museum dem Verkehrshaus der Schweiz über 300 Schilder aus den Jahren 1950 bis 1988 geschenkt, welche in der dortigen Sammlung gefehlt haben.

Nachdem wir dann die 1800 Velonummern unserer eigenen Sammlung digitalisiert hatten, stellte sich die Frage, was nun mit diesen Kennzeichen geschehen soll. Damit der Erhalt unserer physischen Sammlung nicht vom Geschick einiger weniger Personen abhängt, hat sich unser Verein im Januar 2020 entschlossen, auch die Schilder aus der Zeit vor 1950 (ohne Dubletten) in den sicheren Hafen des Verkehrshauses in Luzern zu verfrachten. Dieser Transfer hat 2020 begonnen und wurde im Januar 2025 vollständig abgeschlossen. Auf Basis der 2024 auf Internetplattformen erzielten Preise hat die gesamte Schenkung einen geschätzten Wert von rund CHF 40'000.

Die Geschichte im Fürstentum Liechtenstein

Obwohl im Titel nicht enthalten und obwohl zu Beginn unserer Arbeit auch nicht vorgesehen, werden wir hier auch die Geschichte der Fahrradkennzeichen aus Liechtenstein gleichwertig behandeln und soweit uns möglich aufrollen. Dies vor allem deshalb, da sich die Entwicklungen im Fürstentum wesentlich von jener in unserem Land unterscheiden.

Am kleinen Beispiel der Fahrradkennzeichen haben wir gelernt, wie die Unterschiede zwischen Konkordanz und konstitutioneller Erbmonarchie pragmatisch und effizient zum Wohle des Volkes genutzt werden können. Sie dürfen gespannt sein.

Die Fachliteratur

Bei der Überlieferung der Geschichte spielt die Fachliteratur natürlich eine entscheidende, wenn nicht die zentrale Rolle überhaupt. Wie bereits gesagt, konnten wir zu unserem Thema kaum brauch-

bare Fachliteratur finden. Die Ausnahme bilden vier sehr gut recherchierte wissenschaftliche Untersuchungen zum Thema Verkehr, in welchen unter anderem auch das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Schweiz bzw. in Liechtenstein untersucht und im besten Fall, ganz am äussersten Rand, auch deren amtliche Kennzeichen thematisiert werden.

Wie der Untertitel der Arbeit von Erika Flückiger treffend ausdrückt «Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken», geht es dabei nebst der Klärung von Fragen auch um die Beschreibung der durch Forschung noch zu erschliessenden Lücken. Nach dem aktuellen Stand der Forschung ist die «Geschichte der Fahrradkennzeichen» ganz sicher eine dieser Lücken. Von den nachstehenden vier Arbeiten zitieren wir in unserem Text aus den ersten drei:

Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts
Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken.
Bundesamt für Strassen (ASTRA), ViaStoria; Erika Flückiger Strebel, 2014

Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart
Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria / Peter Stirnimann, Tiefbauamt Graubünden, 2015

Die Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität seit 1900
Liechtenstein-Institut; Christoph Maria Merki, 2022

Verkehrsregelung auf ausserordentlichen Verkehrsflächen
Stämpfli Verlag; Raphael Kraemer, 2015

Obwohl diese Arbeiten äusserst wichtig für die Schweizer Verkehrsgeschichte sind, haben sie mit der Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen inhaltlich lediglich eine Schnittmenge von bestenfalls 5 Prozent.

Das Standardwerk von Carl Hildebrandt hat uns auf der Spurensuche nach den Fahrradkennzeichen der Schweizer Armee wertvolle Dienste geleistet. Wir werden es zu diesem Thema an verschiedenen Stellen als Quelle heranziehen.

Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913
Verein Schweizer Armeemuseum, Thun; Carl Hildebrandt, 2009

Die Quellen

Mit Ausnahme der oben aufgeführten Fachliteratur basieren die meisten Texte, die wir zu Schweizer Fahrradkennzeichen gefunden haben, auf mündlichen Überlieferungen, Annahmen, Halbwissen und Spekulationen. Äusserst selten sind diese mit verifizierten Quellen unterlegt.

Deshalb ist es uns wichtig, hier sämtliche Informationen mit erstklassigen Quellen zu belegen. «Erstklassig» sind nach unserem Verständnis Informationen aus erster Hand, was in unserer Geschichte ausschliesslich Originaldokumente sind. Leider steht von diesen Quellen nur ein verschwindend kleiner Teil in digitaler Form zur Verfügung. Deshalb haben wir während unserer Nachforschungen über 800 Dokumente zusammengetragen, fotografiert, kopiert und gesichtet. Die über 300 relevantesten bzw. interessantesten Funde haben wir aufbereitet, kommentiert und in unserem Online-Archiv publiziert.

Dabei handelt es sich um Gesetze, Konkordate, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen, Botschaften des Bundesrats, Vereinbarungen, Reglemente, Weisungen, das Bundesblatt, Amtsblätter, Bekanntmachungen, sowie Kreisschreiben der Bundesdepartemente. Wir beziehen uns auf Standesinitiativen, parlamentarische Initiativen, Motionen, Postulate, Referenden, Volksabstimmungen sowie auf das Budget der Eidgenossenschaft. Wir erhalten Einsicht in Anträge, Beschlüsse, Umfragen, Verzeichnisse, Register, Listen, Ausweise sowie Analysen, Rapporte und interne Notizen. Ausserdem konsultieren wir Protokolle der Bundesratssitzungen, des Bundesgerichts, der Debatten von National- und Ständerat, aus Regierungsratssitzungen, Kantonsparlamenten, der Konferenzen der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren sowie aus dem Landtag des Fürstentums Liechtenstein. Dazu kommen Medienberichte, Briefe von Unternehmen und Radfahrervereinigungen, Pläne, Skizzen und Plakate sowie selbstverständlich jede Menge Bildmaterial und vieles mehr.

Leider war es uns nicht in jedem Fall möglich, solche erstklassigen Quellen zu finden. Deshalb waren wir manchmal auch gezwungen, aus der Konstellation anderer Dokumente Schlussfolgerungen zu ziehen oder Rekonstruktionen zu erstellen. Dabei haben wir uns bemüht, diese auch als solche zu deklarieren.

Am Geschehen

Inzwischen sind Velonummern bereits für viele Erwachsene kein Begriff, keine Erinnerung mehr. Deshalb sei ein Vergleich mit einem anderen Zeichen, das alle von uns kennen, erlaubt: das Motorfahrzeug-Kontrollschild. Die Geschichte der Schweizer Velonummer ist nicht nur älter als jene der Autonummer, sondern in jeder Hinsicht auch wesentlich bewegter, energiegeladener und interessanter. Doch von all dem hatten wir zu Beginn unserer Recherchen nicht den Hauch einer Ahnung.

Die politische und gesetzliche Entwicklung rund um die Fahrradkennzeichen offenbart sich uns als eine Thriller-Serie, durch welche wir uns in über 400 Episoden von Kliff zu Kliff schwingen, hängen und dabei auch immer wieder abstürzen. Denn der Plot ist äusserst anspruchsvoll. Was wir in Episode 28 glaubten verstanden zu haben, erweist sich in Episode 107 als Trugschluss. Deshalb sind wir auf der Suche nach dem roten Faden immer wieder gezwungen, mehrere Episoden zurückzugehen und dieselben Sequenzen mit einer neuen Optik nochmals zu durchlaufen.

Am unbedeutenden Beispiel eines kleinen, verordneten Gebrauchsgegenstands werden wir einen überraschend klaren Eindruck davon erhalten, wie die Schweiz und ihre Einwohner*innen jener Zeit getickt haben und vermutlich noch heute ticken. Zwischen die Entwicklung des Designs streuen wir chronologisch die politischen, gesetzlichen und sozialen Veränderungen, welche entscheidend auf die Geschichte und die Gestaltung der Fahrradkennzeichen sowie in ihrer Wechselwirkung in überraschendem Mass auf politische Prozesse sowie die Ausgestaltung der Gesetzgebung Einfluss genommen haben; zuerst in einzelnen Kantonen, dann in Zusammenschlüssen mehrerer Kantone (Konkordate) und zuletzt auf Bundesebene.

Wir gehen so nahe wie möglich an die Ereignisse heran und werden sehen, wie sich rund um das Fahrradkennzeichen verschiedenste Interessengruppen formieren und wie sich unterschätzte Bewegungen zu politischen Schwergewichten hochschwingen. Wir werden miterleben, wie Bund und Kantone miteinander kommunizieren; wie Interessen gewichtet, berücksichtigt oder ignoriert werden; wie das politische Pendel hin und her schwingt; wie gute und weniger gute schweizerische Kompromisse entstehen; wie in Sachen Velonummern schon in der Entstehungszeit das Bundesgericht angerufen wird; wie Bundesrat und Parlament eine schwere Niederlage beigebracht wird; wie aus referendumspolitischen Überlegungen ein Vakuum in der Bundesgesetzgebung geschaffen wird;

und wie die Kantone mit ihren Fahrradkennzeichen jahrzehntelang, einfallsreich und mit einer gewissen Freude gegen Bundesrecht verstossen.

Im 27-jährigen Streit um die Deutungshoheit des geltenden Bundesgesetzes werden wir die verschiedenen Exponenten sowie ihre Standpunkte, Strategien und Taktiken kennenlernen. Nachdem sich der Staub um 1960 endlich gelegt hat, werden wir vom letzten Aufstand eines gallischen Kantons berichten. Schliesslich werden wir nachvollziehen, weshalb die Geschichte der Fahrradkennzeichen nach 120 Jahren endet und wir werden miterleben, wie Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey dieses Ende am 12. Oktober 2011 besiegelt.

Was uns bei dieser scheinbar trockenen Materie, den jahrzehntelangen Dialogen, den Bemühungen um Verständigung, Auseinandersetzungen, Machtkämpfen, Dramen und Tragödien sowie dem ganzen Ernst der Sache besonders gefällt, ist, dass sowohl der gewollte wie auch der unfreiwillige Humor dabei wirklich nicht zu kurz kommen.

Die Rolle der Emotionen

Die nachstehenden über 200 chronologisch geordneten Kapitel bieten sich als Nachschlagewerk und reichhaltige Fakten-Sammlung an. Daraus lässt sich gezielt vieles von dem finden, was zum Thema interessieren könnte. Allerdings hat man mit der Aneignung von Fakten die Geschichte noch nicht verstanden, denn es steckt weit mehr als blosses Wissen darin.

Die Geschichte der Schweizer Velonummern ist über weite Strecken eine äusserst emotionsgeladene. Immer wieder kommt es zu Meinungsverschiedenheiten, Auseinandersetzungen, Protesten und teils jahrelangen Konflikten, bei welchen die Sache regelmässig zur Nebensache wird. Ohne diese Emotionen, welchen sich weder das gemeine Volk noch Bundesräte entziehen können, hätte sie sich an verschiedensten Schlüsselstellen mit Sicherheit in eine ganz andere Richtung entwickelt.

Nebst allen Ansprüchen an Faktentreue und verifizierbare Quellen ist es uns deshalb ein grosses Anliegen, auch diese Emotionen, soweit das mit teilweise mehr als 130 Jahren Abstand möglich ist, zu transportieren. Wir sind überzeugt, dass man viele der nachstehend beschriebenen Ereignisse erst wirklich verstehen kann, wenn man sich bemüht, sich in die Umstände der jeweiligen Zeit, in die Situation der Menschen, die damals gelebt haben, hineinzuversetzen und bereit ist, sich auf die damalige Gefühlslage der verschiedenen Protagonisten, ihre Werte und Wahrnehmung der Welt einzulassen.

Wie viele andere Geschichten will auch diese durchlebt werden.

Die Rolle der Medien

Bei der Überlieferung der Geschichte kommt den Medien eine ganz besondere Rolle zu. Dort waren die Fahrradkennzeichen in der jüngeren Vergangenheit nur zweimal Thema. Um das Jahr 1988, als die Alu-Schilder abgeschafft und von den selbstklebenden Velovignetten abgelöst wurden und um das Jahr 2011 als letztere wiederum abgeschafft und damit die 120-jährige Geschichte der Fahrradkennzeichen definitiv abgeschlossen wurde. Beide Male haben verschiedenste Medien erfreulicherweise die Gelegenheit genutzt, um einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der Fahrradkennzeichen in unserem Land abzufassen. Allerdings haben diese Beiträge leider oft mehr zur Tradierung von Falschinformationen statt zu einer korrekten Geschichtsschreibung beigetragen. In diesem Prozess nimmt Wikipedia eine ganz besondere Stellung ein.

Wikipedia: Schwachstellen einer genialen Errungenschaft

Wie Millionen von Menschen nutzen auch wir Wikipedia als wichtige und hilfreiche Quelle für verschiedenste Wissensgebiete. Nie war Wissen für so viele Menschen derart einfach zugänglich. Die grösste Enzyklopädie der Welt (60 Millionen enzyklopädische Artikel und andere Inhalte in über 300 Sprachen und Dialekten; Stand 2023) wird als nichtkommerzielle Website von der gemeinnützigen Wikimedia Foundation betrieben und durch Spenden und Zuschüsse finanziert. Nach dem Grundsatz des neutralen Standpunkts werden die Inhalte von freiwilligen und ehrenamtlichen Autorinnen und Autoren verfasst. Die Qualität wird unter anderem dadurch sichergestellt, dass die Gemeinschaft der Autoren die einzelnen Artikel gegenliest und in einem dauernden Prozess ständig verbessert. Ein geniales Konzept, das wie alles auch seine Schwachstellen hat.

Die Qualitätsunterschiede der Wikipedia-Artikel sind enorm. Sie reichen von wissenschaftlichem Niveau bis hin zu völlig unbrauchbaren Beiträgen, welche mehr Schaden als Nutzen generieren. Oder noch kürzer: Die Artikel sind so gut, wie die jeweilige Autoren-Gruppe. Selbst Wikipedia-Gründer Jimmy Wales räumt ein, dass es zwischen verschiedenen Artikeln und Themenbereichen enorme Qualitätsunterschiede gibt. So kommt das selbstregulierende System zum Beispiel dann an seine Grenzen, wenn das Gesetz der grossen Zahlen nicht mehr spielt. Daraus lässt sich die Regel ableiten, dass die Qualität der Artikel umso mehr sinkt, je weniger dazu recherchiert wurde, je weniger verifizierbare Quellen und Fachliteratur zum Thema zur Verfügung stehen bzw. herangezogen werden und je weniger Expertinnen und Experten es dazu gibt.

Um im Bereich Verkehr zu bleiben, hat das zur Folge, dass z.B. die Funktionsweise des Verbrennungsmotors, die Entwicklung der Eisenbahn oder die Erfindung des Fahrrads in überzeugender Qualität, d.h. mit verschiedensten Quellen abgestützt, von zahlreichen Sachverständigen abgehandelt, überprüft und laufend optimiert werden. Demgegenüber sind kaum untersuchte Nischen-Themen wie die «Schweizer Fahrradkennzeichen» unvollständig, teilweise fehlerhaft, zu oft ohne Quellangaben abgehandelt.

Die Schweizer Fahrradkennzeichen in Wikipedia

Voraussetzung für die Erstellung eines Wikipedia-Eintrags ist die Erfüllung bestimmter Relevanzkriterien. Verfügt also ein bestimmtes Thema einmal über einen Wikipedia-Artikel, wird ihm folglich auch eine gewisse Relevanz attestiert. Dass es bei Wikipedia einen Artikel zu den Schweizer Fahrradkennzeichen gibt, freut uns natürlich; auf dessen Relevanz kommen wir hier zu sprechen.

Unser Besuch im August 2023 bei Wikipedia ist ernüchternd. In Bezug auf das Thema Geschichte ist der Zustand des Artikels «Velovignette» desolat 28. April 2023 (Archiv). Vor uns breitet sich ein Flickenteppich von Informationen aus, der an wichtigen Nahtstellen von Fehlern zusammengehalten wird. Würde man sämtliche Fehlinformationen ersatzlos aus dem Artikel streichen, würde von der Geschichte kaum mehr etwas übrigbleiben.

Problematisch sind jedoch nicht nur die Fehler, sondern auch das Fehlende. Denn unser Teppich ist mit zahllosen Löchern gespickt. Diese markieren, wo wichtige Meilensteine der Geschichte gänzlich fehlen. Kein Wort über die Gründe der Einführung, die Rolle der Radfahrerverbände; die Konkordate (1904 und 1914); die Emaille-Schilder (1903-1933); die Einführung im letzten Kanton (1923); den zu Beginn fehlenden Bezug zur Haftpflichtversicherung; das vom Volk 1927 im Zusammenhang mit den Velonummern abgelehnte Bundesgesetz; den Ausschluss des nummerierten Kontrollschilds aus dem

Bundesgesetz (1932); die Rolle der Banderolen (1933-1954); den 27-jährigen Nummerierungs-Konflikt (1933-1959); den langen Weg zur Normierung der Kennzeichen bis 1961 usw.

Bezeichnend ist auch, dass das gesamte Kapitel «Geschichte» gerade mal mit zwei Einzelnachweisen hinterlegt ist. Keiner davon referenziert weiter zurück als in das Jahr 2010. D.h. trotz der von Wikipedia definierten Beleg-Pflicht gibt es keine einzige Quellenangabe für die über 100 Jahre Geschichte davor! Positiv ausgedrückt, bietet der Artikel den Autorinnen und Autoren also noch reichlich Optimierungspotential.

Unsere Besprechung dieses Wikipedia-Artikels klingt möglicherweise etwas überheblich. Deshalb ist uns wichtig, festzustellen, dass wir die oben beschriebene Dynamik und deren Auswirkungen vor allem als Motivation verstehen, auch einen konstruktiven Beitrag zu leisten. Dazu stellen wir auf den nächsten rund 200 Seiten eine Fülle an verifizierbarem Input zur Verfügung, welcher zum besseren Verständnis bei Sammler*innen, zur Information interessierter Kreise, zur Optimierung von Medienberichten, zum korrekten Abfassen von Wiki-Artikeln sowie zur Unterstützung weitergehender Forschung beitragen soll.

Wikipedia ist und bleibt eine unverzichtbare Errungenschaft. Auch wir verlinken in diesem Dokument für breitabgestütztes «Allgemeinwissen» auf verschiedene Wikipedia-Artikel. Wir gehen davon aus, dass diese Beiträge zu den besser recherchierten gehören. Trotzdem bitten wir die Leser, diese Artikel mit der gebotenen Vorsicht zu «geniessen».

Nun zeigen wir anhand eines anschaulichen Beispiels auf, welche Rolle die Medien im Zusammenspiel mit Wikipedia bei der Entstehung und Erhaltung von Informations-Fehler-Spiralen spielen.

Die Informations-Fehler-Spirale – Beispiel Tages-Anzeiger

Wie Informations-Fehler-Spiralen in Gang gehalten werden, zeigt der Tages-Anzeiger ohne manipulierende Absicht und stellvertretend für alle Medien, an einem anschaulichen Beispiel. Das kam so.

Am 30. Dezember 2011 erklärt This Oberhänsli, bis 2018 Konservator am Verkehrshaus Luzern, in einem Interview mit dem Tages-Anzeiger, wie wenig wir bisher über die Geschichte der Velonummern wissen : «*In welchem Jahr die ersten Velonummern angeschraubt und wann sie obligatorisch wurden, ist historisch nicht belegt. Die Geschichte des Velos ist immer etwas nebenher gelaufen. Bis heute gibt es leider keine gesicherten Daten und viel zu wenig entsprechende Forschung*».

Trotz dieser Feststellung des Experten geht dann (auch) der Tages-Anzeiger im selben Artikel fälschlicherweise davon aus, dass die Luzerner als «Erfinder» der Velonummer gelten. Als Zugabe folgt anschliessend noch diese Falschinformation: «*Es sollte bis Ende der 1970er-Jahre dauern, bis man sich auf die gemeinsame Grundfarbe rot einigte*».

Zum Zeitpunkt des Erscheinens des Tages-Anzeiger-Artikels stammt der aktuellste Wikipedia-Artikel «Velovignette» vom 12. Oktober 2011 (Archiv). Dort ist zu lesen: «*Ab 1979 hatten die Velonummern aller Kantone eine rote Grundfläche*». Diesen groben Fehler haben wir in verschiedenen Medien finden können, doch keiner war älter als jener von Wikipedia, wo er seit der Version vom 6. November 2006 (Archiv) erscheint. Der direkte Zusammenhang besteht also mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit. Wie diese Informations-Fehler-Spirale ad absurdum geführt werden kann, zeigt ein interessantes Beispiel aus dem Jahr 2009, welches das deutschsprachige Wikipedia zum Thema «Zweifelhafte Quellenlage» selbst veröffentlicht.

Wer diese Falschinformation ursprünglich in die Welt gesetzt hat, bleibt, wie meist in solchen Fällen, unklar. Sicher ist jedoch, dass «Enten», welche sich in einem Wikipedia-Artikel einnisten und auf diesem Weg «Relevanz» erlangen, kaum mehr aus der Welt zu schaffen sind. Bei diesem verhängnisvollen Tanz kommt den Wikipedia-Autoren eine besondere Rolle zu. Sie haben es in der Hand, diese Abwärtsspirale zu unterbrechen. Diese Verantwortung wird, entsprechend der Wikipedia Grundsätze, auch von vielen Autoren wahrgenommen.

Hingegen machen sich andere Autoren ihre ehrenamtliche Arbeit ausgesprochen leicht. Was «unseren» Wikipedia-Artikel betrifft, liegt es zumindest einigen von ihnen offenbar fern, Informationen, welche sie von Sammlern hören, in Zeitungen lesen oder im Internet finden, mit zuverlässigen Quellen zu verifizieren. Da die meisten von ihnen anonym schreiben, spielt auch die eigene Glaubwürdigkeit offenbar nur eine untergeordnete Rolle. Vor allem aber nimmt diese Art von Autoren u.E. ihre Verantwortung gegenüber der Gesellschaft im Allgemeinen und gegenüber den Nutzern von Wikipedia im Besonderen nicht wahr.

Zweifellos gibt es auch Themen, zu welchen trotz gründlichen Nachforschungen kaum verlässliche Quellen zu finden sind. Dass dies auf das Thema «Fahrradkennzeichen (Schweiz)» in keiner Weise zutrifft, verdeutlicht unser Online-Archiv mit über 200 Belegen, welche das Potential bei weitem noch nicht ausschöpfen. Es fehlt also nicht an Quellen, sondern an Nachforschung.

Auch die hier beschriebene Recherche-Mangellage sowie die Informations-Fehler-Spirale haben in uns zusätzlich den Anspruch geweckt, die Geschichte unserer Fahrradkennzeichen erstmals ausführlich und fundiert zu recherchieren, zu verifizieren, zu erzählen und dem kleinen Kreis der Interessierten öffentlich zugänglich zu machen.

Die Spirale erfasst auch das Schweizer Velonummern Museum

Auch wir werden von der Informations-Fehler-Spirale nicht verschont. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Abschaffung der Velovignette hat das Schweizer Velonummern Museum verschiedenen Print- und Online-Medien im November 2011 eine Medienmitteilung zugestellt. Erfreulicherweise folgen darauf verschiedene längere und kürzere Berichte in der ganzen Deutschschweiz. Allerdings gibt unser Text verschiedenen Redaktionen offenbar zu wenig her. Statt von uns weitere Informationen einzufordern, scheint es den Verantwortlichen einfacher oder zuverlässiger, sich auf Wikipedia noch ein paar Zusatzinformationen zu beschaffen. Dies führt dann dazu, dass auch unsere Informationen mit derselben «Ente» angereichert werden wie im Tages-Anzeiger:

- Verschiedene Zeitungen in der Ostschweiz: *«Und ab 1978 mussten die Schilder in einer roten Grundfarbe gehalten sein.»*
- Drei Gemeindeanzeiger im Baselbiet: *«Ab 1979 hatten die Velonummern aller Kantone eine rote Grundfläche.»*

In unserer Medienmitteilung wird weder der Begriff «Grundfarbe» noch die Bezeichnung «Grundfläche» verwendet. Überhaupt ist die Farbe der Velonummern darin kein Thema. Tatsächlich wird der rot reflektierende Belag bereits am 20. November 1959, durch die «Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr» geregelt. In der Praxis wird diese Bestimmung bis im Jahr 1961 von sämtlichen Kantonen umgesetzt.

Kontakt mit einem Wikipedia-Autor – das Lustprinzip

Auf Wikipedia ist uns ein Autor aufgefallen, welcher sich bereits seit der Eröffnung des Artikels «Velovignetten», im Jahr 2006, immer wieder an dessen Bearbeitung beteiligt. Diesen schreiben wir am 30. August 2023 per Wikipedia-E-Mail an, womit er für uns anonym bleibt. Aufgrund unseres Vorschlags benennt dieser Autor bereits am 4. September 2023 den irreführenden Titel des Artikels, von «Velovignette» in «Fahrradkennzeichen» um. Herzlichen Dank; das wissen wir zu schätzen.

Nach unserer eingehenden Analyse des Kapitels «Geschichte» bieten wir dem Autor am 7. Oktober 2023 auf demselben Kanal an, dass wir ihm unsere Analyse zu den «*verschiedenen Unschärfen und groben Fehlern»* samt Quellen zur Verfügung stellen, damit er den Wiki-Artikel nach eigenem Ermessen überarbeiten kann. Dieses Schreiben bleibt unbeantwortet.

Am 6. Dezember 2023 unternehmen wir einen zweiten Versuch, diesmal mit etwas weniger Zuckerguss. In seiner Antwort lässt uns der Autor am 8. Dezember 2023 wissen, dass er nicht an unserer Analyse interessiert ist und er auch keinen Anlass sieht, den Artikel zu überarbeiten. Äusserst aufschlussreich und ernüchternd ist seine Begründung. Zitat: «*Ist ja ein Hobby und WP ein Aufbau-Projekt, man tut nur das, worauf man gerade Lust hat*».

Aufbauprojekt? Dass es sich bei Wikipedia (online seit 2001) um ein Aufbauprojekt handelt, ist uns neu. Auch können wir nur vermuten, was der Autor in diesem Zusammenhang unter einem Aufbauprojekt versteht bzw. welche Schlüsse er daraus zieht. Lustprinzip? Gegen das Lustprinzip an sich ist absolut nichts einzuwenden. Ganz im Gegenteil; es dient auch uns als wichtiger Energiespender. Sicher ist, dass diese Art von Autoren eine weitere erhebliche Schwachstelle der genialen Wikipedia-Errungenschaft ist.

Also jene Autoren, die intuitiv, nach Lust und Laune einfach mal was reinschreiben, jedoch nicht die geringste Lust verspüren, dazu auch noch nach den von Wikipedia verlangten Belegen zu suchen. Da sie an diesem Punkt, an welchem der Spass in Arbeit auszuarten droht, die Lust verlässt, lassen sie es ganz einfach bei etwas Intuition bewenden. Dabeisein scheint alles zu sein. Sämtliche der drei fett geschriebenen Wiki-Grundsätze zur Belegpflicht werden einfach ignoriert oder gar ins Gegenteil verkehrt. Zum Grundsatz: «*Die Pflicht, Informationen zu belegen, liegt bei dem, der sie im Artikel haben möchte, nicht bei dem, der sie in Frage stellt.*» meint unser Autor, dass wir den Artikel doch am besten selbst in Ordnung bringen sollen!

Das Problem ist nicht der desolate Zustand dieses einen, unbedeutenden Artikels. Gravierend ist, dass wir davon ausgehen müssen, dass bei Wikipedia hunderte Autoren nach dieser Art des Lustprinzips unterwegs sind. Sie haben offenbar keine Vorstellung davon, welche gewaltigen Kräfte in Bezug auf die weltweite Verbreitung von Falschmeldungen hier am Wirken sind. Dazu kommt, dass vor allem in Nischen-Themen das Wikipedia-Prinzip der «Selbstheilung», das Korrektiv durch die grosse Zahl der Autoren, leider versagt.

Die detaillierte Analyse des zitierten Wikipedia-Artikels finden Sie unter dem Titel «Wikipedia: Eine kritische Würdigung» im Anhang 1.

Die Wahl des geeigneten Mediums

Aus dem vorliegenden Text ein Buch drucken zu lassen, war für uns nie ein Thema. Wir versuchen zwar unsere Geschichte in ihrem grösseren Kontext zu erzählen, trotzdem geht sie eher in die Tiefe als in die Breite. Demensprechend ist der Kreis der möglichen Interessierten überschaubar und die

Auflage des Buches wäre winzig. Daran würde auch eine Veröffentlichung als digitale Buchausgabe nicht viel ändern. Auch wollen wir damit kein Geld verdienen, sondern wir möchten die Ergebnisse unserer Arbeit der Öffentlichkeit kostenlos und möglichst einfach zugänglich machen.

Interaktiv: Der Hauptgrund, weswegen wir uns für eine Online-Publikation als PDF-Dokument auf unserer Website entschieden haben, liegt in der unvergleichbaren Benutzerfreundlichkeit, welches dieses Medium bietet. Denn statt einem seitenlangen Quellenverzeichnis am Ende des Dokuments haben die Benutzer*innen hier die Möglichkeit, über die an den entsprechenden Textstellen hinterlegten Links, direkt auf mehr als 300 Dokumente, über 100 Bilder sowie zahlreiche externe Quellen zuzugreifen. Da diese Geschichte von Quellen und Bildern lebt, also das einzig Richtige. Ausserdem gibt uns diese Form die Möglichkeit, das Dokument bei neuen Erkenntnissen oder Hinweisen auf Fehler laufend nachzuführen. Damit diese Aktualisierungen nachvollziehbar bleiben, führen wir am Ende des Dokuments ein entsprechendes Änderungsjournal.

Nachschlagewerk und Wiederholungen

Diese Dokumentation soll auch als Nachschlagwerk verwendet werden können. Deshalb kommt es in einzelnen Kapiteln zu Wiederholungen, damit die Leser*innen jedes Kapitel auch in sich verstehen können, ohne die ganze Geschichte lesen zu müssen. Beim chronologischen Lesen längerer Teile der Geschichte wirken sich diese Wiederholungen leider etwas schwerfällig aus.

Die Zusammenarbeit mit den Archiven

Die Zusammenarbeit mit dem Bundesarchiv, den Staatsarchiven sämtlicher Kantone, verschiedenen Stadtarchiven, dem Archiv des Bundesgerichts, Gemeindearchiven, Strassenverkehrsämtern, dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Landesarchiv des Fürstentums Liechtensteins, mehreren Museen im In- und Ausland usw. ist insgesamt sehr erfreulich verlaufen. Wir wurden vor Ort und via E-Mail oder Telefon tatkräftig bei unseren Recherchen unterstützt. Die Mitarbeitenden waren kooperativ und hilfsbereit. Einige haben sogar etwas Feuer gefangen, was sich unter anderem darin gezeigt hat, dass uns interessante Dokumente zugestellt wurden, deren Existenz wir nicht einmal erahnen konnten oder dass in einer Intensität nachgeforscht wurde, die man von einem öffentlichen Archiv nicht ohne weiteres erwartet.

Wenn wir für diese Dienstleistungen in wenigen Fällen bezahlen mussten, waren die Preise moderat. Die Ausnahmen, welche die Regel bestätigen, bilden ein Kanton, welcher uns für seinen «Dienst nach Vorschrift» doch eine wirklich gesalzene Rechnung gestellt hat, sowie ein Staatsarchiv, dessen administrative Hürden vermutlich noch vor der Ausgabe der ersten Velonummern ausgeklügelt wurden.

Ohne die grosse Unterstützung all dieser Archive und Stellen wäre das vorliegende Ergebnis nicht ansatzweise möglich gewesen. Denn ihre Originalquellen sind bei der Rekonstruktion der Geschichte die mit Abstand wichtigste Grundlage unserer Arbeit. Wir danken allen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre wertvolle Unterstützung. Sie sind die Hüterinnen und Hüter der Objekte unserer Begierde. In ihren reichhaltigen Schätzen durften wir forschen, notieren, kopieren und fotografieren.

Dass danach in all den Archiven noch zahllose Geheimnisse rund um die Schweizer Fahrradkennzeichen unentdeckt bleiben, ist den Abermillionen von Dokumenten geschuldet, welche trotz aller noch so systematisch strukturierten Archivpläne für einen einzelnen Menschen sein Leben lang unüberschaubar bleiben.

Die Protokolle des Bundesrates (1848-1972)

Seit dem 3. Februar 2022 sind Protokolle des Bundesrats für den Zeitraum von 1848 bis 1972 (Stand 2023) online verfügbar [LINK]. Aus dieser beachtlichen Sammlung mit über 14'500 Protokollen haben wir uns ein gutes Dutzend, in unserem Zusammenhang Interessante Dokumente näher angesehen. Die Website verfügt über eine starke Texterkennung, mit welcher auch in handschriftlichen Protokollen online gesucht werden kann. Diese Texterkennung zeigt auch gleich eine Umsetzung der handschriftlichen Dokumente in Maschinenschrift an. Diese «Übersetzungen» sind zwar äusserst nützlich, jedoch sind die Ergebnisse bezüglich Formatierung, Rechtschreibung, zeilengetreue Wiedergabe usw. nicht einfach zu lesen. Aus diesem Grund haben wir zu jedem der ausgesuchten Protokolle eine bereinigte Abschrift mit einem Kommentar erstellt. Die Links zum Online-Archiv sind in den entsprechenden Kapiteln hinterlegt.

Beim Stöbern fällt uns als erstes auf, mit welchen Details sich der Bundesrat damals beschäftigen musste. Da wird über Anträge für finanzielle Unterstützung und Einbürgerungsgesuche einzelner Personen entschieden; es wird über Unfälle und Diebstähle diskutiert; und es werden Entscheidungen zu einzelnen Gehältern, Anschaffung von Schreibmaschinen und Betreibungsverfahren gefällt. Für unsere Minister*innen und unser Land bleibt zu hoffen, dass ihr Aufgabenheft inzwischen etwas an Flughöhe gewonnen hat.

Die Protokolle des Kantons Basel-Stadt (1893-1894)

In der frühen Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen spielt der Kanton Basel-Stadt eine besondere Rolle auf die wir noch zu sprechen kommen. Das Staatsarchiv Basel-Stadt stellt die Protokolle des Grossen Rates (Kantonsparlament) ab 1690 [LINK] und jene des Regierungsrates (bis 1874 Kleiner Rat) ab 1587 [LINK] online zur Verfügung. Auch dieses Archiv entpuppt sich als wahre Goldgrube. Insbesondere in den Protokollen des Regierungsrats finden sich, im Unterschied zu anderen Kantonen, nebst den Entscheiden auch Informationen zu deren Entstehung, was für das Verständnis der Ereignisse entscheidend ist.

Allerdings werden die Protokolle in Basel, im Unterschied zu den Protokollen des Bundesrats, bis kurz vor 1900 in der deutschen Kurrentschrift verfasst, welche heutzutage kaum noch jemand entziffern kann. Für ausgewählte Protokolle haben wir die Genehmigung zur Veröffentlichung erhalten. Diese macht jedoch wenig Sinn, da die kleinen Kunstwerke zwar schön anzusehen sind, sich deren Informationsgehalt jedoch den wenigsten Leser*innen erschliessen würde.

Aus diesem Grund haben wir die relevanten Texte mittels einer Texterkennungssoftware übersetzen lassen. Aus diesen Übersetzungen haben wir anschliessend eine bereinigte Abschrift mit einem Kommentar erstellt. Die Links zum Online-Archiv sind in den entsprechenden Kapiteln hinterlegt.

Der Kantönligeist als Designer

Erstaunlich zu sehen, wie sich der legendäre "Kantönligeist", der sonst eher negativ behaftet ist, äusserst positiv auf die gestalterische Kreativität und damit auf das Design der Fahrradkennzeichen auswirkt. Gleichzeitig erleben wir, wie die Bestrebungen hin zu einer gesamtschweizerischen Lösung, eben diese blühende Vielfalt zunehmend abwürgen.

Im Laufe der Geschichte bewegen wir uns entlang von Sprachgrenzen und technischen Möglichkeiten. Wir begegnen Kantonen, die sich entschlossen und erfinderisch gegen das "Design-Diktat" aus Bundesbern auflehnen; Bezirken, die als Problemlösung dienen; Lösungen die sich als Problem entpuppen und einer Gemeinde, die sich im Velonummern-Olymp verewigt. Wir sehen wechselnde Allianzen sowie wundersame Alleingänge und Experimente. Wir erfahren, dass die ersten Autokennzeichen auf einer Fahrradverordnung basieren und was Kupfer und Emaille mit dem Design von Velonummern zu tun haben. Wir werden gestalterische Trendsetter und Mitläufer kennenlernen. Ausserdem lernen wir etwas über die Verwendung von Formen, Abmessungen, Farben, Schriftgössen, Wappen, Materialien, Verarbeitungsmethoden und die schwindende Bedeutung der Registrierungsnummern.

Swissness abseits von Schweiz Tourismus

Einleitend haben wir das Schweizer Fahrradkennzeichen, mit Unterstützung von Pro Patria, zum Kulturgut erhoben. Zum Abschluss dieser Einleitung versuchen wir nun den Stellenwert des neu ernannten Kulturguts zu definieren. Dazu gehen wir der Frage nach: «Was ist das schweizerischste aller offiziellen Dinge?». Sie ahnen, worauf diese Analyse hinausläuft.

Also suchen wir nach Gegenständen, welche vom Staat offiziell ausgegeben oder verordnet werden. Mit diesem Fokus fallen sogenannt typisch schweizerische Werte wie die Alpen, unsere Seen und Städte, Uhren «Made in Switzerland», die Swiss «Made of Switzerland», Schokolade, Käse, Schwingen, Jassen, Jodeln, das Alphorn sowie sämtliche unserer über unsere Landesgrenzen hinaus bekannten Kultur-Veranstaltungen, wie auch all unsere einzigartigen Kultur-Denkmäler bereits weg.

Wenn wir als zweites Kriterium festlegen, dass das Ding einen eindeutigen Bezug zu einer in der Schweiz lebenden Person haben muss, entfallen auch Münzen, Banknoten, Briefmarken, Gesetze, Verordnungen usw. Damit ist das Rennen allerdings noch nicht gelaufen. Es bleiben noch jede Menge Gegenstände mit amtlichem Bezug zu einer bestimmten Person. Der Schweizer Pass, die ID, unsere Sozialversicherungsnummer, die Steuer-Referenznummer, unser Führerausweis, der Fahrzeugausweis, die Erkennungsmarke der Armeeangehörigen, das Armeesackmesser, das ohne und die Dienstwaffe, die mit Nummer im Dienstbüchlein eingetragen sind sowie die Kennzeichen für die verschiedenen Fahrzeugarten, welche einem bestimmten Halter zugewiesen werden.

Als drittes Kriterium bestimmen wir deshalb die Präsenz in Form der öffentlichen Sichtbarkeit. Also die Bedingung, dass alle Menschen das Ding sehen können, sobald ich mich damit im öffentlichen Raum bewege. Nun bleiben aus unserem Katalog (fast) nur noch die Fahrzeugkennzeichen.

Den Stichentscheid, welches Fahrzeugkennzeichen die Nummer eins ist, machen wir über die Menge, also dessen Verbreitung. Dazu sagt uns das statistische Jahrbuch der Schweiz z.B. für das Jahr 1960, dass damals 485'233 Personenwagen und 1'786'092 Fahrräder registriert waren (Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1975, Seite 259) [LINK]. Dieser Statistik folgend war die Velonummer während genau 78 Jahren, zwischen 1893 und 1970, als die Fahrräder letztmals diesen Spitzenplatz belegten (PW 1'239'314 / Velo 1'299’728), mit Abstand das schweizerischste aller offiziellen Dinge. Diesen Status werden die Kennzeichen der Personenwagen frühestens im Jahr 2048 (rechtzeitig zum 200-jährigen Jubiläum unserer Bundesverfassung) erreichen können. Zum selben Ergebnis würden wir übrigens auch kommen, wenn der Stichentscheid mittels der Streuung der Altersgruppen oder des Geschlechts der Fahrer*innen getroffen würde. Das Fahrrad war von Beginn an jugendfreundlicher und emanzipierter als das Auto.

Einige werden monieren, dass wir das Sturmgewehr, welches Mann und Frau zwischen ihren Militär-Diensten zuhause aufbewahren und sichtbar tragen, wenn sie das Haus verlassen, unterschlagen haben. Unbestritten auch eine Schweizer Besonderheit, über die ausserhalb unseres Landes immer wieder mit Erstaunen berichtet wird. Doch trotz aller internationaler Publizität, welche dem Fahrrad-kennzeichen in dieser Reichweite fehlt, hat auch die persönliche Dienstwaffe, der damals rund 600'000 Angehörigen der Armee, zahlenmässig gegen die Velonummer nicht den Hauch einer Chance.

Dank dem Stellenwert des Fahrrads in unserer Gesellschaft war kein amtlicher Gegenstand, zu-mindest bis 1988 (Einführung Velovignette 1.1.1989), so eng mit dem täglichen Leben von Kindern, Frauen und Männern verbunden wie die Velonummer. Auf dem Schulweg, auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Pflege sozialer Kontakte, in der Freizeit und in den Ferien. Jede Velonummer hat mit seinem Fahrrad einen Teil der Schweiz entdeckt, hat seine individuelle Geschichte und seine kleinen Geheimnisse. Das Fahrrad war damals der Inbegriff von Mobilität und die Velonummer war immer mit dabei. Der jährliche Gang zum Polizeiposten oder zur Gemeinde, um die neue Velo-nummer zu lösen, danach das Suchen des passenden Werkzeugs für die eigenhändige Demontage der alten und das Befestigen der neuen Velonummer. Ein Ritual, bei dem sich Jung und Alt, je nach Handfertigkeit, meistens noch die Hände schmutzig gemacht haben. Diesen engen und regelmässigen Kontakt zum Kennzeichen gab es beim Auto nie.

Als sich 1986 die Abschaffung der auf Metall geprägten Fahrradkennzeichen auf Ende 1988 ab-zeichnete, waren dieser Kontext, dieser enge Bezug zum Alltag der Menschen in der Schweiz, dieser für Kinder und Erwachsene verordnete Gebrauchsgegenstand, diese unspektakuläre aber durch und durch echte Swissness, welche sich den Touristen und der Marke Schweiz völlig entzog sowie die damit verbundenen Erinnerungen und Gefühle, für uns ebenfalls eine wichtige Motivation, die noch auffindbaren Velonummern zu sammeln und zu dokumentieren. - Was haben Sie mit Ihren alten Velonummern gemacht?

Soweit die offensichtlich ergebnisorientierte, doch immerhin mit objektiven Kriterien konstruierte Positionierung des Kulturguts «Velonummer» und die unserem Herzblut entsprungene Hymne auf das Schweizer Fahrradkennzeichen. Übertroffen wird diese nur noch von Bundesrat Moritz Leuenberger, mit seiner Ode an die Velonummer, am 16. Juni 2010, im Ständerat.

Doch nun zu den Fakten.

2. Kontext

Bevor wir einigermassen chronologisch durch die Geschichte der Fahrradkennzeichen reisen, machen wir uns mit den wichtigsten Erfindungen, Aspekten und Entwicklungen vertraut, welche diese Geschichte massgeblich beeinflusst haben. Sämtliche unter dem Titel «Kontext» als Übersicht zusammengestellten Informationen werden in den chronologischen Kapiteln im Detail beschrieben und belegt.

Die Erfindung des Fahrrads

Um den geschichtlichen Bezug zwischen Fahrrad und Fahrradkennzeichen herzustellen, hier ein Blitzlicht auf die Entwicklung des Fahrrads. Das Velo wurde sozusagen in Etappen erfunden:

- 1817 legt der badische Forstbeamte Karl von Drais mit seiner Laufmaschine den Grundstein;
- 1861/63 fügt der Franzose Pierre Michaux den Tretkurbelantrieb hinzu;
- 1884 konstruiert der Engländer John Kemp Starley das Sicherheitsniederrad mit Kettenantrieb;
- 1888 schliesslich erfindet John Boyd Dunlop den dazu passenden Luftreifen.

Wozu werden in der Schweiz Fahrradkennzeichen eingeführt?

Die ersten amtlichen Regelungen betreffend Fahrräder (Velocipedes) werden in der Schweiz 1869, jene zu Fahrradkennzeichen kurz nach 1890 erlassen. Wann und wo die ersten Velonummern tatsächlich ausgegeben werden, ist ein zentrales Ereignis, über welches wir in der chronologisch gegliederten Geschichte ausführlich berichten. Gründe für die Einführung der Fahrradkennzeichen gibt es vor allem zwei.

Um den Hauptgrund nachvollziehen zu können, muss man sich vorstellen, dass wir hier in einer Zeit stehen, in welcher es auf Schweizer Strassen noch keine Autos und ausser Handwagen, Pferdekutschen und -fuhrwerken sowie seit kurzem die Eisenbahn (1844 Strassburg – Basel; 1847 Zürich – Baden; 1902 Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB) auch keine Verkehrsmittel für den Personentransport gibt. Vor allem in den Städten führt die rapide Zunahme der Velos dazu, dass dieses neumodische Vehikel in breiten Teilen der Bevölkerung als Plage und das Verhalten vieler Radfahrer als rüpelhaft empfunden wird. Diese Entwicklung ist also in aller Munde und findet dementsprechend auch in den Medien ihren Platz. Mit zunehmendem Druck der Öffentlichkeit muss sich auch die Politik mit diesem Phänomen befassen.

Als erstes kommen die Volksvertreter der Städte zur Auffassung, dass zur Zähmung dieser neuen, schnellen und rücksichtslosen Form des Verkehrs offizielle Regeln erlassen werden müssen. Dazu gehören Fahrverbote in den Anlagen, auf Plätzen, auf den Trottoirs und für bestimmte Strassen ebenso wie die Ausrüstung mit Bremsen, Signalapparat und Licht sowie allgemeine Verkehrsregeln.

Solche Verkehrsregeln in Form von Gesetzen und Verordnungen gab es, zumindest in einigen Städten und Kantonen, schon seit den 1880er-Jahren. Diese zeigen jedoch nicht die gewünschte Wirkung. Nun müssen wirksamere Massnahmen her und die Politik ist gewillt, der Einhaltung der Regeln

unmissverständlich Nachdruck zu verschaffen. Das zentrale Element der neuen Lösung wird das Fahrradkennzeichen sein.

Das Ding hat viele Namen

Bis unser Ding auf Bundesebene 1958 offiziell die Bezeichnung «Fahrradkennzeichen» erhält, muss es einen über 60 Jahre langen und wechselvollen Weg gehen. Es wird Fahrradnummer, Schild, Kontrollschild, Fahrrad-Kontrollschild, Plakette, Platte, Banderole, Kontrollband, Kennzeichen, Kontrollzeichen und Erkennungszeichen genannt; dann differenzierter: unnummeriertes Kontrollband, unnummeriertes Kennzeichen und unnummeriertes Kontrollschild; oder es wird einfach auf Nummer reduziert. Doch in der Umgangssprache setzte sich in der Deutschschweiz bald der Begriff «Velonummer» durch. Dementsprechend haben wir auch unser virtuelles Museum «Schweizer Velonummern Museum» benannt. Von der Generation nach 1940 wird die Bezeichnung «Velonummer» mit Nostalgie verbunden und von einigen inzwischen gar ein wenig verklärt. Auch für Menschen der Generation davor ist die Velonummer mit Emotionen verbunden, allerdings waren diese, zumindest damals, auch von Empörung, Ärger und Wut geprägt.

Die Nummerierung der Fahrradkennzeichen

Die allerersten Fahrradkennzeichen werden aufgrund von städtischen und kantonalen Regelungen ausgegeben. Sie sind nichts anderes als ein genietetes Stück Blech mit einer von beiden Seiten lesbaren grossen Nummer, das vorne am Velo befestigt werden muss. Noch keine Spur von Kantonsbezeichnung oder Jahrgang. Diese Nummer wird das einzige äussere Merkmal sein, das während der gesamten 120-jähigen Geschichte Teil der Fahrradkennzeichen bleibt.

Die Nummerierung avanciert um die Jahrhundertwende zum nationalen Zankapfel. Bereits im Jahr 1902 muss sich auch das Bundesgericht damit befassen. Im Jahr 1927 mobilisiert die Nummerierung die Massen und verhindert ein Bundesgesetz. Die Niederlage hinterlässt beim Gesetzgeber schon fast traumatische Spuren, durch welche er sich zu geradezu gewagten und vor allem praxisfernen juristischen Konstrukten hinreissen lässt. Danach wird die Nummerierung noch Jahrzehnte ein Thema bleiben, das auch immer wieder den Bundesrat beschäftigen wird.

Im Weiteren werden wir vertieft darstellen, wie die Nummerierung, entsprechend ihrem Zweck, die offizielle Bezeichnung ändert und wie sie sich, entsprechend ihrer Bedeutung und unter politischem Druck, von stolzen 40 mm Höhe auf bescheidene 2.5 mm zurückentwickelt, was einer Reduktion der Schriftgrösse von 93.75% entspricht.

Kassieren die Kantone für Velos Gebühren, Taxen oder Steuern?

Soviel vorweg. In der Schweiz gibt es zwischen Fahrradkennzeichen und der Erhebung von Steuern, zumindest im Zusammenhang mit den Gesetzen und Verordnungen zum Verkehr, keine direkte Verbindung. Trotzdem ist es für das weitere Verständnis hilfreich, die Begriffe «Gebühren», «Taxen» und «Steuern» in unserem Zusammenhang zu unterscheiden.

Der schweizerische Föderalismus prägt das Steuersystem der Schweiz. Jeder der 26 Kantone hat sein eigenes Steuergesetz und belastet Einkommen, Vermögen, Erbschaften sowie andere Steuerobjekte höchst unterschiedlich. Artikel 3 der Bundesverfassung umschreibt seit 1848 die Grundzüge der

föderalistischen Ordnung und regelt das Verhältnis zwischen Bund und Kantonen: «*Die Kantone sind souverän, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist; sie üben alle Rechte aus, die nicht dem Bund übertragen sind.*»

Auf die Steuern übertragen heisst diese Kompetenzverteilung Folgendes [LINK]:

- Der Bund darf nur diejenigen Steuern erheben, zu deren Erhebung ihn die Bundesverfassung ausdrücklich ermächtigt.
- Die Kantone hingegen sind in der Wahl ihrer Steuern grundsätzlich frei: Es sei denn, die Bundesverfassung verbiete ausdrücklich die Erhebung bestimmter Steuern durch die Kantone oder behalte sie dem Bund vor.

Die Kompetenz für die Besteuerung des Strassenverkehrs liegt bei den Kantonen. Allerdings werden, zumindest im Zusammenhang mit den Gesetzen und Verordnungen zum Verkehr, zu keiner Zeit (offiziell) Steuern auf Fahrräder erhoben. Steuern sind darin lediglich für Motorfahrzeuge vorgesehen. Für Fahrräder erheben die Kantone Taxen und Gebühren. Im Gegensatz zur Steuer geht es bei der Gebühr um die Bezahlung der Leistung, welche der Kanton im Zusammenhang mit der Herstellung und Ausgabe von Ausweiskarten und Kontrollschildern sowie der Überprüfung der Verkehrssicherheit des Velos usw. erbringt. Bezüglich dieser Gebühren und der Kosten für die Fahrradkennzeichen sehen die kantonalen Verkehrsverordnungen sowie die Konkordate von 1904 und 1914 sinngemäss folgende Regelung vor: «*Die Kontrollschilder werden den Radfahrern von den Kantonen zum Selbstkostenpreis geliefert. Die Ausweiskarten sind alljährlich gegen eine von den Kantonen festzusetzende Gebühr zu erneuern*» (Konkordat 1914). In diesem Sinne ist der im Zusammenhang mit Velos bis ca. 1920 oft verwendete Begriff «Taxe» ebenfalls als eine Gebühr und nicht als eine Steuer zu verstehen. Erst ab den 1920er-Jahren wurde in den ersten Kantonen eine Haftpflichtversicherung für Velos eingeführt. Die entsprechende Versicherungsprämie, welche ebenfalls keine Steuer ist, wurde auch zusammen mit den bereits bestehenden Gebühren in einem Betrag beim jährlichen Bezug der Velonummer einkassiert. Soweit die Theorie.

In der Praxis wird die Ausgabe von Ausweiskarten und Fahrradkennzeichen, zumindest von einigen Kantonen, dazu benutzt, die Fahrrad-Gebühren und -Taxen, entgegen ihrem Zweck, faktisch zu einer Steuer auszubauen, um damit für ihre Staatskasse zusätzliche Einnahmen zu generieren. Wir werden auf Beispiele stossen, in denen Kantone offen deklarieren, dass sie ihren Staatshaushalt ohne die zusätzlichen Einnahmen aus den Velo-Gebühren kaum mehr finanzieren könnten. Dabei gibt es Kantone, welche bei der Festlegung dieser Ansätze das Augenmass verlieren. Diese Gier trägt schweizweit zu schwerwiegenden Problemen bei.

Da die Diskussion der Besteuerung der Velos auch über 100 Jahre nach der Einführung von Fahrradkennzeichen in der Schweiz immer wieder ein Thema wird und man sich dabei auch immer wieder gerne auf die «Steuern» von damals bezieht, ist es wichtig, zu verstehen, wie das seinerzeit funktioniert hat. Im Gegensatz zu offiziellen Steuern, welche in kantonalen Gesetzen geregelt und als solche deklariert sind, wurden die verdeckten Steuern im Fall der Velonummern kreiert, indem der Betrag der Gebühr höher festgesetzt wurde, als es zur Deckung der erbrachten Leistung erforderlich gewesen wäre. Je höher dieser überschiessende Anteil ist, umso grösser ist der Anteil der verdeckt erhobenen Steuer.

Eine Statistik aus dem Jahr 1924 macht deutlich, dass man es in gewissen Kantonen bezüglich der Abgrenzung zwischen Gebühren und Steuern nicht sonderlich genau genommen hat. Während dem die jährliche Gebühr im Kanton Solothurn CHF 1.50 betrug, wurden die Velofahrer im Kanton Luzern mit CHF 4.00 zur Kasse gebeten [DOKUMENT]. Das würde bedeuten, dass die Kosten für dieselbe erbrachte Leistung des Staates in Luzern 167% höher sind als in Solothurn [DOKUMENT]. Noch

wesentlich deutlicher wird diese verdeckte Erhebung von Steuern im Kapitel «1932 LU: Erträge und Lösungen zu Bundesgesetz-Problemen». Dort ist es eben dieser Kanton Luzern, der in einem internen Schreiben aus dem Jahr 1932 auf eindrückliche Weise offenlegt, dass es sich bei der «Gebühr» von CHF 4.00 zu über 90% um eine Steuer handelt.

Gleichzeitig ist es in jedem Fall falsch, wenn der von den Velofahrern zu entrichtende Betrag pauschal als Steuer bezeichnet wird, da er immer Gebühren enthält. Diese wichtige Differenzierung wurde weder von den Interessenverbänden, der Politik noch von den Medien kaum je gemacht. Weder zu Beginn des 20. Jahrhunderts, noch ab 2023, als eine tatsächliche Besteuerung der Velos immer wieder zum Thema wird.

Nun kommen wir zur Ausnahme, welche die Regel bestätigt. Ausserhalb der Gesetze und Verordnungen zum Verkehr gibt es die Möglichkeit, dass die Kantone in ihren Steuergesetzen Steuern auf Fahrräder vorsehen. Vor allem in der Romandie gibt es um 1900 verschiedenste Projekte, welche im selben Atemzug die Besteuerung von Velos, Hunden, Pianos, Billardtischen, Pferdewagen und Autos vorsehen. Mit Sicherheit haben die Kantone Genève (1899) und Vaud (1903) solche Steuern eingeführt. Dabei handelt es sich im Prinzip um eine «Luxus-Steuer», da bei deren Einführung davon ausgegangen wird, dass das Radfahren vor allem eine Freizeitbeschäftigung für wohlhabende Leute ist. Allerdings führt diese Prämisse in der Öffentlichkeit und in den Kantonsparlamenten immer wieder zu Diskussionen. In unserem Zusammenhang ist interessant, dass sich dieser Steuer auch auf die Organisation der Ausgabe der Velonummern und sogar auf die Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen selbst auswirkt. Näheres dazu erfahren Sie in den entsprechenden Kapiteln unserer Chronologie.

Sinn und Zweck der Fahrradkennzeichen im Wandel der Zeit

Wie schon seit 1893 in ganz Frankreich (dazu kommen wir später), dient das Fahrradkennzeichen in der Schweiz zu Beginn als äusseres Zeichen, dass die Gebühren für dieses Fahrrad entrichtet wurden. Darüber hinaus ist es Beleg dafür, dass der Halter dieses Velos eine Ausweiskarte und damit eine Fahrberechtigung bzw. einen nicht übertragbaren Führerausweis besitzt.

Ausserdem und dies ganz im Gegensatz zu Frankreich, hat das Fahrradkennzeichen in der Schweiz auch die Funktion eines Kontrollschilds. Das kommt vor allem dadurch zum Ausdruck, dass unsere Velonummern im Vergleich zu den kleinen französischen Banderolen geradezu gigantische Abmessungen haben. Unsere Schilder sind bis zu 13 cm gross und die Ziffern sind bis zu 4 cm hoch. Dadurch ist die Kontrolle bzw. die Identifikation der Fahrradhalter, wie heute bei Autos, auch aus einiger Distanz möglich. Die Bezeichnung Kontrollschild, wie sie z.B. auch im Konkordat von 1904 verwendet wird, deckt sich also mit dem Zweck des Fahrradkennzeichens. Daran ändert sich auch mit dem zweiten Konkordat von 1914 nichts.

Mit dem Inkrafttreten des ersten Bundesgesetzes am 1. Januar 1933 wird die Nummerierung der Fahrradkennzeichen (aus Gründen, die wir noch darstellen) abgeschafft und das Fahrradkennzeichen darf nicht mehr als Kontrollschild im bisherigen Sinne verwendet werden. Da das Gesetz ausser der Abschaffung der Nummerierung keinerlei Aussagen zum Fahrradkennzeichen mehr macht, entsteht nun auch in der Praxis bezüglich des Zwecks der Fahrradkennzeichen, während 27 Jahren, eine diffuse Zeit. Denn in der Praxis dient das Fahrradkennzeichen den zuständigen Behörden auch zur Aufklärung von Velodiebstählen und Unfällen, zur Identifikation der Halter und zur Ahndung von Verstössen gegen die Vorschriften.

Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr von 1958 führt schweizweit per 1. Januar 1960 die Haftpflichtversicherung ein, womit die Nummerierung der Fahrradkennzeichen wieder offiziell und

zur «Versicherungsnummer» wird. Mit der Einführung der ersten kantonalen Haftpflichtversicherungen in den frühen 1920er-Jahren, gilt das Fahrradkennzeichen dort bereits seit langem auch als Nachweis der Erfüllung der Versicherungspflicht.

Das Bundesgesetz von 1958 sieht auch die Möglichkeit einer «Prüfung der Fahrräder» durch die Kantone vor. D.h. das Fahrradkennzeichen bescheinigt ggf. auch, dass das Fahrrad beim jährlichen Erwerb des Fahrradkennzeichens, auf seine Fahrtauglichkeit hin geprüft wurde. In der Praxis betrifft diese Prüfung insbesondere die Bremsen sowie die Beleuchtung inkl. Rücklicht. Auch diesen Zweck erfüllte die Velonummer in den Kantonen zum Teil bereits seit Jahrzehnten.

Mit dem Übergang von den gepressten Aluminium-Schildern zu den selbstklebenden Velovignetten im Jahr 1989, reduziert sich der Zweck der Fahrradkennzeichen dann einzig und alleine auf den Versicherungsnachweis.

Die Bedeutung der Schweizer Städte

Offengestanden hatten wir die Städte auf der Suche nach Velonummern lange Zeit gar nicht auf dem Radar. Aufgrund der ersten irrtümlichen Annahme, dass die Kompetenz zur Ausgabe der Fahrradkennzeichen schon immer bei den Kantonen lag, haben wir uns bei den Recherchen voll auf deren Staatsarchive konzentriert. In diesen sind wir dann allerdings bald auf Verordnungen der Städte Bern und St. Gallen gestossen, welche mangels kantonaler Bestimmungen bereits Kontrollschilder für Velos vorsehen. Etwas später sind wir einem zufälligen Hinweis gefolgt, der uns ins Stadtarchiv Zürich geführt hat, wo wir ebenfalls fündig wurden. Nachdem wir dann, allerdings ohne Treffer, die weiteren grossen Städte wie Genève und Luzern abgeklopft haben, sind wir diesem Phänomen nicht weiter nachgegangen. Dementsprechend werden in der ersten veröffentlichten Version dieser Dokumentation nur Fahrradkennzeichen der Städte Bern, St. Gallen und Zürich erwähnt:

- **Basel**: Mit Wirkung auf den 1. April 1894 verordnet der Kanton Basel-Stadt am 14. Februar 1894 die zweiten kantonalen Velonummern der Schweiz [DOKUMENT]. Mit der Ausgabe wird effektiv jedoch erst am 27. April 1894 begonnen [DOKUMENT]. Da das Kantonsgebiet mit Ausnahme der Gemeinden Riehen und Bettingen mit dem Gebiet der Stadt Basel identisch ist, erübrigen sich damit eigene Kontrollschilder für das Stadtgebiet.
- **Bern**: Die Stadt Bern verordnet vor dem Kanton, mit Wirkung ab 1. März 1896, eigene Fahrradkennzeichen [DOKUMENT]. Der Kanton Bern führt die Fahrradkennzeichen am 6. Juli 1904 ein, womit die städtischen Kennzeichen ersetzt werden [DOKUMENT].
- **Genève**: Mit Wirkung auf den 1. November 1893 verordnet der Kanton Genève am 18. Juli 1893 die ersten kantonalen Velonummern der Schweiz. Mit der Ausgabe wird effektiv auch am 1. November 1893 begonnen [DOKUMENT]. Diese frühen kantonalen Kennzeichen nehmen der Stadt Genf, mit der schweizweit höchsten Velo-Dichte, die Entscheidung ab, eigene Velonummern einzuführen. Hinzu kommt, dass der Regierungsrat zur Entschärfung der Situation bereits am 31. Mai 1887 in weiten Teilen der Genfer Innenstadt ein Fahrverbot für Velos eingeführt hat.
- **Luzern**: Am 14. Februar 2024 finden sich im Stadtarchiv Luzern keinerlei Hinweise auf städtische Velonummern. Der Kanton Luzern führt die Fahrradkennzeichen am 1. Mai 1896 ein [DOKUMENT].
- **St. Gallen**: Die Stadt St. Gallen verordnet vor dem Kanton, mit Wirkung ab 17. Mai 1900, eigene Fahrradkennzeichen [DOKUMENT]. Der Kanton St. Gallen führt die Fahrradkennzeichen am 1. Januar 1904 ein, womit die städtischen Kennzeichen ersetzt werden [DOKUMENT].

- **Zürich**: Die Stadt Zürich verordnet vor dem Kanton, mit Wirkung ab 20. Juni 1893, eigene Fahrradkennzeichen [DOKUMENT]. Der Kanton Zürich führt die Fahrradkennzeichen am 1. März 1902 ein, womit die städtischen Kennzeichen ersetzt werden [DOKUMENT].

Über die Entwicklung in diesen sechs grossen Städten berichten wir ausführlich in den entsprechenden chronologischen Kapiteln.

Die besondere Bedeutung der Städte besteht darin, dass einige davon unter dem enormen Druck, welcher durch den rasant zunehmenden Fahrradverkehr in den Städten entsteht, vor ihren Kantonen gezwungen sind, geeignete Massnahmen zur Bändigung dieses Missstands zu ergreifen. Dabei spielt die Einführung der Kontrollschilder für Velos, wie im Kapitel «1892: Dichtestress in den Städten» beschrieben, die zentrale Rolle. Am grössten ist dieser Druck in den Kantonen Bern und Neuenburg, wo die kantonalen Kennzeichen erst mit dem ersten Konkordat im Jahr 1904 eingeführt werden. Dieser Umstand führt auch dazu, dass in der Schweiz nicht in einem Kanton, sondern am 20. Juni 1893 erstmals in einer Stadt Velonummern verordnet werden.

Die zweite falsche Annahme war, dass die Ausgabe von eigenen Velonummern ausschliesslich in den grossen Städten ein Bedürfnis war. Erst aufgrund von Rückmeldungen auf die erste Veröffentlichung dieser Dokumentation haben wir verstanden, dass es auch über ein Dutzend weitere kleinere Städte und Gemeinden gibt, welche vor ihren Kantonen eigene Velonummern ausgeben (vor allem in der Romandie). Dies sind z.B. Lausanne 1895, Winterthur 1895, La Chaux-de-Fonds 1897, Nyon 1897, Neuchâtel 1897, Le Locle 1897, Le Chenit 1897, Biel 1898, Schaffhausen 1898, Lugano 1898, Porrentruy 1899, Thun 1901, Burgdorf 1901 und St. Moritz 1914. Auch auf diese gehen wir chronologisch in den entsprechenden Kapiteln ein. Wir können davon ausgehen, dass es noch verschiedene weitere Städte und Gemeinden mit eigenen Fahrradkennzeichen gibt.

Dennoch ist sämtlichen städtischen Fahrradkennzeichen nur ein kurzes Leben beschieden. Mit der jeweiligen Einführung eines kantonalen Kennzeichens werden diese wieder verdrängt.

Gegen 20 Städte und Gemeinden mit eigenen Velonummern haben wir in den Kantonen Bern, Graubünden, Neuchâtel, Schaffhausen, St. Gallen, Ticino, Vaud und Zürich gefunden. Die dazugehörenden Regelungen finden Sie hier [DOKUMENT]. Allerdings gehen wir davon aus, dass wir damit noch nicht ganz alle kommunalen Fahrradkennzeichen erfasst haben. Falls Sie noch welche kennen, lassen Sie es uns bitte wissen.

Der Einfluss der Radfahrerverbände

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Bereits 1883 gründeten engagierte Radfahrer den Schweizerischen Velozipedisten Verband (später Schweizerischer Radfahrer-Bund SRB, heute Swiss Cycling). 1896 kam der Touring-Club der Schweiz (TCS) dazu, der ursprünglich eine Gründung von Radfahrern war. Um 1900 organisierten sich die Arbeiter im Arbeiter-Radfahrer Bund (ARB). Noch vor den Automobilverbänden waren die nationalen Radfahrerverbände die ersten Lobbyisten einer nationalen Regelung des Verkehrsrechts. Die beiden grossen gesamtschweizerischen Radfahrerverbände, der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB und der sozialistische Arbeiter-Radfahrer-Bund ARB zählten zu Beginn der 1930er-Jahre zusammen bereits rund 45‘000 Mitglieder. Dazu kamen zahlreiche lokale Radfahrer- und Radsportvereine.

Die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen

Ende des 19. Jahrhunderts liegen sämtliche Kompetenzen bezüglich Kennzeichnung von Fahrrädern und Automobilen bei den Kantonen, welche unabhängig voneinander Gesetze, Verordnungen und Regierungsbeschlüsse zum Fahrradverkehr erlassen. Da der Bund in diesem Bereich keinerlei Befugnisse hat, ist die gewünschte Vereinheitlichung auf eidgenössischer Ebene zunächst nur auf dem Weg eines Konkordats, also einem Vertrag zwischen den Kantonen zu erreichen.

Bis zum ersten "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" von 1933, werden die Konkordate von 1904 und 1914 erlassen. Diesen Konkordaten treten die meisten, jedoch nicht alle Kantone bei, woraus sich im kantonsübergreifenden Verkehr, auch für die Radfahrer, verschiedenste Probleme ergeben. Für die Autofahrer führt diese Gesetzessituation unter anderem dazu, dass ihre Motorfahrzeuge auf bestimmten Strecken und über einige Pässe von Pferden gezogen werden müssen. Im gesamten Kanton Graubünden gilt bis 1925 ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge.

Am 22. Mai 1921 stimmt das Volk einem neuen Artikel in der Bundesverfassung zu, welcher die Gesetzgebung für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in die Kompetenz des Bundes überführt. Nach einer folgeschweren Machtdemonstration der Radfahrerverbände wird 1933, im zweiten Anlauf, das erste Bundesgesetz über den Verkehr in Kraft gesetzt. Was in Sachen Fahrradkennzeichen zu einem bedeutenden Umbruch im Design und zu einem Auseinanderklaffen von kantonaler Praxis und Bundesgesetzgebung führt. Erst das zweite Bundesgesetz von 1958, das am 1. Januar 1960 in Kraft tritt, wird die Gesetzgebung wieder der Praxis angleichen (und nicht umgekehrt).

Auf die Wechselwirkung von politischen Kräften, der Entwicklung der Gesetze und der Gestaltung des Designs der Fahrradkennzeichen werden wir nachstehend vertieft eingehen.

Die Beziehung zwischen Haftpflichtversicherung und Velonummer

Haftpflichtversicherung und Fahrradkennzeichen scheinen seit Menschengedenken zwei fest miteinander verbundene Dinge zu sein. Dabei wird vergessen, dass es in den ersten 25 Jahren der Geschichte keinerlei Bezug gibt. Weder das Konkordat von 1904 noch jenes von 1914 sehen für die Kantone weder obligatorisch noch fakultativ eine Versicherung bzw. eine Versicherungsdeckung vor.

Als Wegbereiter führt der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB bereits 1907 die erste freiwillige Haftpflichtversicherung für Radfahrer ein. Die jährliche Prämie beträgt 80 Rappen pro Mitglied. Doch die Mühlen der Gesetzgeber mahlen wesentlich langsamer.

Bereits mit dem Konkordat von 1914, an dem sich 18 Kantone beteiligen, wird für Motorfahrzeuge die obligatorische Haftpflichtversicherung eingeführt. Mit dem ersten eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz wird diese 1933 für alle Kantone obligatorisch.

Mit der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge wird den Kantonen 1933 in einem ersten Schritt die Kompetenz übertragen, für Fahrräder eine obligatorische Haftpflichtversicherung einzuführen. Die ersten Kantone führen diese jedoch bereits in den 1920-er Jahren ein; möglicherweise als erster der Kanton Zürich im Jahr 1923. Belegt ist, dass spätestens im Jahr 1936 sämtliche Kantone auch für Fahrräder eine Haftpflichtversicherung eingeführt haben.

Erst mit dem nächsten Bundesgesetz von 1958, nach einem jahrzehntelangen kantonalen Haftpflicht-Flickenteppich mit völlig unterschiedlichen Leistungen und den sich daraus ergebenden Problemen für Kantone und Velofahrer, wird die Versicherung endlich, ab dem 1. Januar 1960 auch für Radfahrer in der ganzen Schweiz, mit einheitlicher Deckung obligatorisch. Dies ist auch der Moment, in welchem die bisherige Nummerierung der Fahrradkennzeichen offiziell zur «Versicherungsnummer» wird.

Mit ihrer günstigen Verbandsversicherung, als wichtiges Mittel zur Gewinnung neuer Mitglieder, lassen sich die Radfahrerverbände auch mit der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr aus dem Jahr 1959 die Butter nicht vom Brot nehmen und bleiben in Sachen Haftpflicht im Spiel: Art. 35, Absatz 1 «*Die Kantone schliessen eine Kollektiv-Haftpflichtversicherung für Radfahrer ab. Radfahrerverbände können für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen. Es steht dem Radfahrer frei, sich einzeln zu versichern.*»

Zuletzt verändert sich die Konstellation diametral. Nachdem es die Haftpflichtversicherung für Radfahrer bei der Einführung der Velonummern noch nicht gibt, ist sie ab 1989 noch der einzige Grund, weshalb das Fahrradkennzeichen in Form der Vignette nochmals bis Ende 2011 eine letzte Gnadenfrist von 23 Jahren erhält. So ändern sich die Zeiten.

Keinen Platz für die Velovignette?

Wie oben beschrieben erstreckt sich die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen von 1892 bis 2011. Die systematische Sammlung des Schweizer Velonummern Museums endet jedoch bereits 1988 mit der Ausgabe der letzten auf Aluminium geprägten Velonummern in der Schweiz. Danach werden in der Schweiz noch während 23 Jahren, bis Ende 2011, die selbstklebenden Velovignetten ausgegeben.

Diese Zäsur wird auch in unserer Umgangssprache klar unterschieden. Bis 1988 werden die Fahrradkennzeichen in der Deutschschweiz «Velonummern», danach «Velovignetten» genannt. Die Vignette haben wir nie als sammelwürdigen Gegenstand wahrgenommen. Ihre Einführung haben Bundesrat Moritz Leuenberger und mit ihm die meisten Sammler, als Niedergang einer langen Schweizer Tradition und eidgenössischen Besonderheit empfunden. Unter diesem Eindruck waren wir der Ansicht, dass es darüber auch nicht viel Wissenswertes zu berichten gibt.

Deshalb hatten wir eigentlich vorgesehen, der Vignette in dieser Geschichte nebst einem kurzen Hinweis keine besondere Beachtung zu schenken. Allerdings hat sich im Laufe der Nachforschungen zu unserer eigenen Überraschung gezeigt, dass sich die Einführung der Fahrrad-Vignette, wie sie offiziell genannt wird, weit aus komplexer, bewegter und spannender gestaltet als wir uns das bisher vorgestellt haben.

Jedoch beruhen unsere Vorbehalte gegenüber der Velovignette nicht nur auf subjektiven Gefühlen sondern auch auf objektiven Fakten. Denn die Fahrradvignette erfüllt gegenüber der bis 1988 gebräuchlichen Kennzeichen aus Aluminium ein wichtiges Kriterium eines Fahrzeug-Kennzeichens nicht mehr. Die amtliche Zuteilung, welche im Zusammenwirken des persönlichen Fahrradausweises und des amtlichen Registers eine Identifikation der Halter ermöglicht. Dieser Bezug zwischen Fahrzeug und Halter geht mit der Velovignette, zumindest in der Schweiz verloren.

Trotz allem zeigen wir in unserer Bild-Dokumentation, stellvertretend für alle zuvor ausgegebenen Aufkleber, eine vollständige Serie sämtlicher Velovignetten des letzten Jahrgangs 2011 [BILDER].

Diese sehr gut erhaltenen Exemplare aller Kantone hat uns der Sammler Bruno Hagmann im Dezember 2024 zur Verfügung gestellt.

Die grösste physische Sammlung Schweizer Velonummern

Christian Vontobel ist Landwirt und Universalsportler. Er war Fussballer, hat den Engadiner Skimarathon auf Platz 56 abgeschlossen, war erfolgreicher Radquer-Fahrer (heute Cyclocross) und ist zweifacher Militärradrenn-Schweizermeister. Nicht zuletzt dank seiner Bodenhaftung und seinem urchigen Bart hat er die sympathische Ausstrahlung eines modernen Wilhelm Tell.

Irgendwann um das Jahr 1980 hat ihn seine Frau dazu überredet, sie an den Flohmarkt in Zürich zu begleiten. Dort hat er eine Velonummer aus Appenzell Ausserrhoden mit Jahrgang 1938 erstanden. Diese wird bald zum ersten Stück einer grossen Sammlung an Velos, vielfältigem Fahrradzubehör und Velonummern. Inzwischen ist daraus ein eigentliches Velomuseum entstanden, welches auf seinem Hof in Rüti, im Zürcher Oberland in zwei grossen Scheunen Platz findet.

Eine besondere Stellung nimmt darin die grösste Velonummern-Sammlung, also die weltweit vollständigste physische Sammlung Schweizer Fahrradkennzeichen ein. Diese präsentiert er auf rund 40 Laufmetern nach Kanton und Jahrgang gegliedert. Auf der Suche nach fehlenden Kennzeichen war er selbstverständlich oft mit dem Velo unterwegs. Nicht selten pedalte er dazu ins Wallis oder ins Tessin und wieder zurück.

Auch Christian Vontobel konsultiert die Online-Bild-Dokumentation des Schweizer Velonummern Museums, um bezüglich der Neuentdeckungen auf dem Laufenden zu bleiben. Allerdings beklagt er auch, dass unser Online-Shop dazu beigetragen habe, die Preise der Velonummern in die Höhe zu treiben. Konnte man um das Jahr 2000 ein ganz besonderes Schild noch für CHF 300 erstehen, haben sich die Preise für besonders seltene Kennzeichen innert 20 Jahren tatsächlich vervielfacht. Da unsere Website in Sachen Velonummern inzwischen einen gewissen Referenz-Status hat, ist diese Feststellung nicht ganz von der Hand zu weisen, bedarf jedoch einer Erklärung.

Die Investitionen und laufenden Kosten unseres Museums finanziert der Verein, soweit als möglich, mit dem Erlös aus dem Verkauf von Velonummern-Dubletten, welche wir in unserem Online-Shop anbieten. Im Gegensatz zu den Anbietern auf Plattformen wie Ricardo oder Tutti wollen wir unsere Velonummern jedoch nicht möglichst schnell verkaufen, sondern wir möchten damit längerfristig einen regelmässigen Grundbeitrag an die Kosten des Vereins sicherstellen. Um also auch in 20 Jahren noch Dubletten anbieten zu können, setzen wir die Preise entsprechend hoch an.

Mehrmals durften wir in Christians Allerheiligstem Velonummern fotografieren, welche in der Online-Dokumentation des Schweizer Velonummern Museums noch gefehlt haben. Mit über 300 Bildern hat er mit Abstand am meisten zu deren Vervollständigung beigetragen. Herzlichen Dank für dein Vertrauen und deine Geduld Christian.

Das Taksplatenmuseum in Belgien

Belgien, 17. Mai 2024. Wir befinden uns in Wijnegem, einer Gemeinde mit rund 10'000 Einwohnern etwa 10 Kilometer östlich von Antwerpen. Dort besuchen wir Louis Fierens. Im Jahr 1973 hat er, im Alter von 12 Jahren begonnen, Fahrradkennzeichen zu sammeln. In den folgenden 50 Jahren hat er eine weltumspannende Sammlung von Motorfahrzeug-, Fahrradkennzeichen und Steuerschildern zusammengetragen. Sein privates «Taksplatenmuseum» (Steuerschildermuseum) umfasst rund

22'000 Schilder, welche in zwei zusammengelegten Reihenhäusern auf drei Etagen ausgestellt sind. Trotzdem die Wände aller Räume bis unter die Decke vollgehängt sind, findet die Sammlung nur dank einem von seinem Vater entwickelten System mit übergrossen, an der Wand befestigten Tafeln, welche sich wie die Seiten eines Buches durchblättern lassen, genügend Platz.

Seine Autokennzeichen-Sammlung ist eine der grössten der Welt. Sie umfasst nicht nur die zurzeit rund 200 bekannten Staaten unseres Planeten, sondern auch dutzende Länder, Territorien, Zonen und Städte, welche es inzwischen nicht mehr gibt. Darunter auch Schilder territorialer Konstrukte, welche kaum mehr als ein Jahr überdauert haben.

Wie der Name seines Museums besagt, sammelt Louis nebst Fahrzeug-Kennzeichen auch Steuerschilder. Die uns bekanntesten sind sicherlich die Hundemarken, welche er in Alben aufbewahrt. Weniger bekannt sind die Plaketten für Boote, jene für Pferde, welche am Zaumzeug befestigt werden mussten oder die Marken für Autosteuern, welche am Armaturenbrett angebracht wurden. Aus heutiger Sicht eher exotisch muten Steuerschilder für Klaviere, Billardtische oder Flipperautomaten an. Überboten werden diese nur noch von den Steuerschildern für die Verankerung von Bojen zum Festmachen von Booten im Meer. Zum Zeichen, dass die Steuer für eine bestimmte Boje bezahlt wurde, erhielt man ein flaches, ringförmiges Kennzeichen mit einer Nummer (Durchmesser ca. 25 cm, Breite Ring ca. 3 cm), das über die betreffende Boje gelegt und daran befestigt werden musste.

Doch nebst diesen und zahlreichen anderen Kuriositäten beherbergt das Taksplatenmuseum vermutlich auch die grösste Fahrradkennzeichen-Sammlung der Welt. Diese war der eigentliche Grund unseres Besuchs. Und natürlich hofften wir darin auch die eine oder andere Schweizer Velonummern zu finden, welche in unserer Bild-Dokumentation noch nicht enthalten sind. Mit gegen dreissig Fotos fehlender Schilder war die Ausbeute grösser als erhofft. Wir müssen davon ausgehen, dass wir nie mehr einen solchen Zuwachs auf einen Schlag haben werden. Doch die eigentliche Horizonterweiterung war ganz anderer Natur.

Die umfangreichste Fahrradkennzeichen-Sammlung der Welt

Bereits bevor wir mit dem Verfassen dieser Dokumentation begonnen haben, wussten wir von Fahrradkennzeichen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und im Fürstentum Liechtenstein. Trotz unserem Fokus auf die Schweizer Velonummern sind wir dann während unserer Recherchen auch auf Spuren von Fahrradkennzeichen in Österreich, Deutschland und Luxemburg gestossen. Selbstverständlich befinden wir uns in der Schweiz auch hinsichtlich der Geschichte der Fahrradkennzeichen nicht auf einer Insel. Insbesondere sind es Entwicklungen in Frankreich und Liechtenstein, welche auch unsere Gesetzgebung ganz direkt beeinflussen. Was wir nun jedoch in Wijnegem antreffen, sprengt den Rahmen unserer Vorstellungskraft. Trotz bewusster Fokussierung auf die Ereignisse in unserem eigenen Land ist uns unsere offensichtliche Ahnungslosigkeit nun doch peinlich.

Wir dürfen davon ausgehen, dass Louis Fierens in seinem Taksplatenmuseum die umfassendste Sammlung von Fahrradkennzeichen der Welt zusammengetragen hat. Diese enthält Fahrradkennzeichen und Steuerschilder für Velos aus sage und schreibe 42 Ländern. Von den meisten dieser Länder sind Kennzeichen aus verschiedenen Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantonen, Städten, Bezirken oder Gemeinden zu sehen.

Daraus zwei Beispiele, wie sich auch in anderen Ländern die politische und soziale Entwicklung in der Geschichte ihrer Fahrradkennzeichen spiegelt.

Beispiel Rassismus, Südafrika

Auch während der Apartheit werden in Südafrika Fahrradkennzeichen ausgegeben. Diese werden mit derselben Prägung in zwei verschiedenen Versionen hergestellt. Die eine in der Grundausführung ist der weissen Rasse vorbehalten. Die andere Ausführung mit einem zusätzlichen breiten, schwarzen Balken, der quer über das Kennzeichen verläuft, ist für die Fahrräder der farbigen Menschen bestimmt.

Beispiel Arbeitslosigkeit, Niederlande [LINK]

Als die Rijwielbelasting, also die Velosteuer in den Niederlanden, nach deren Abschaffung 1919, im Jahr 1924 wieder eingeführt wird, gibt es bereits 1.7 Millionen steuerpflichtige Fahrräder. Die Steuer gilt für das Fahrrad und nicht für den Halter. Um die Bezahlung des Fahrrads nachzuweisen, muss eine Steuer-Banderole ohne Nummerierung am oder in der Nähe des Lenkers angebracht werden. Inzwischen beträgt die Steuer drei Gulden bzw. NLG 2.50 ab 1927. Aufgrund der zahlreichen Diebstähle von Steuerschildern ist es ab 1933 auch erlaubt, diese sichtbar auf der linken Brust zu tragen, um sie beim Abstellen des Fahrrads nicht unbeaufsichtigt zurücklassen zu müssen. Im Jahr 1940 gibt es 3.6 Millionen Fahrräder, die zusammen etwa neun Millionen Gulden Steuern pro Jahr generieren. Die Fahrradsteuer und die Steuerschilder werden am 1. Mai 1941 von der Deutschen Besatzungsmacht wieder abgeschafft. [LINK Wikipedia] [LINK WayBackMachine]

Bereits 1924 ist die Arbeitslosigkeit ein gravierendes Problem und 1929 kommt es zur weltweiten Wirtschaftskrise. Die Arbeitslosen müssen sich regelmässig auf den zuständigen Ämtern melden, welche insbesondere auf dem Land teilweise sehr weit entfernt sind. Dazu sind die Menschen auf ihr Fahrrad angewiesen, doch die meisten können sich die Steuer nicht leisten. Da es damals in den Niederlanden noch keine Arbeitslosenversicherung gibt, findet man für das Problem eine pragmatische Lösung. Für die Jahre 1924 bis 1941 werden nicht die Radfahrer, jedoch die Velos in zwei Klassen aufgeteilt. Dabei können sich Arbeitslose entscheiden, ob sie ein steuerfreies «Arbeitslosen-Velo» oder ein besteuertes Velo registrieren wollen.

Die Besitzer von besteuerten Fahrrädern erhalten das jährliche Fahrradkennzeichen in seiner unveränderten Form. Die Besitzer von «Arbeitslosen-Velos» erhalten dasselbe Kennzeichen, jedoch ist in dessen Mitte ein ca. 8 mm grosses Loch ausgestanzt [BILD]. Das Fahren mit diesen Velos ist an Sonn- und Feiertagen verboten. Das kostenlose Steuerschild ist einerseits eine willkommene finanziellen Entlastung. Andererseits wird diese sichtbare Kennzeichnung «ich bin arbeitslos», nebst der eigentlichen Arbeitslosigkeit, für viele Menschen auch zu einer zusätzlichen psychischen Belastung.

Nebst dem «Arbeitslosen-Velo» gibt es in den Jahren 1924 bis 1941 noch ein weiteres Kennzeichen, das von den Steuern befreit ist. Dieses Steuerschild wird für Mitarbeitende ausländischer Botschaften ausgegeben. Anstelle des Lochs wird bei diesem ein Stern ausgestanzt.

Weltweit über 1000 Orte mit eigenen Fahrradkennzeichen

Die Erfahrung, dass es in der Natur der Sache liegt, dass jede gefundene Antwort in der Regel mehrere neue Fragen aufwirft, haben wir bereits gemacht. Die Versuchung und das Risiko auf diesem Pfad weit vom Weg abzukommen, können nicht überschätzt werden. Deshalb war von Beginn an klar, dass wir das Thema unserer Dokumentation eingrenzen müssen. Ohne einen klaren inhaltlichen Rahmen droht das Projekt auszuufern und zu einer unendlichen Geschichte zu verkommen. Deshalb haben wir uns, treu dem Titel, konzeptionell von Beginn an auf die Schweiz konzentriert.

Allerdings darf dieser Rahmen nicht dazu führen, dass Ereignisse im Ausland, welche unsere Geschichte direkt beeinflussen (oder umgekehrt), diesem Prinzip zum Opfer fallen und der grosse Zusammenhang deshalb nicht hergestellt wird. Dies betrifft vor allem die Entwicklungen in Frankreich und Liechtenstein, welche selbst unsere Gesetzgebung in diesem Bereich beeinflussen.

Auch der internationalen Horizonterweiterung, welche uns der Besuch im Taksplatenmuseum beschert hat, können wir uns nun, insbesondere wegen deren überraschenden Dimensionen, nicht mehr verschliessen. Sie zwingt uns, einen zumindest kurzen aber wachen Blick über den Schweizer Velonummern Tellerrand hinaus zu werfen.

Der Titel dieses Kapitels ist vorerst eine Hypothese, welche es nun zu erhärten gilt. Um uns bei diesem Ausflug nicht zu verlieren, machen wir das «quick and dirty». D.h. im Gegensatz zur Geschichte in der Schweiz suchen wir nicht nach Gesetzen, Verordnungen und Beschlüssen, sondern wir beschränken uns auf eine dreistündige Google Bild-Recherche, deren Ergebnis in Anhang 3 aufgelistet ist.

Bei dieser Suche gehen wir der zentralen Frage nach, an wie vielen Orten weltweit Fahrradkennzeichen ausgegeben wurden. Selbstverständlich lässt sich die Antwort mit einer Blitz-Recherche nicht abschliessend finden. Doch kommen wir danach zum Schluss, dass es weltweit mit Sicherheit weit über 1000 Länder, Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantone, Städte, Bezirke und Gemeinden geben muss, welche eigene Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos ausgegeben haben. Diese Hochrechnung begründen wir wie folgt:

- Alleine für die Schweiz haben wir Belege für 44 verschiedene Ausgabeorte (Kantone, Städte, Gemeinden) gefunden. Wir gehen davon aus, dass es noch weitere Gemeinden mit eigenen Velonummern gibt, welche wir nicht erfasst haben und schätzen, dass es insgesamt rund 50 Orte gibt.
- Im Ausland wissen wir lediglich von drei Staaten mit Sicherheit, wie die Gebietsaufteilung geregelt wurde. Zusammen wurden in Belgien, Liechtenstein und den Niederlanden in 33 Gebieten eigene Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos ausgegeben.
- Im Taksplatenmuseum sind Fahrradkennzeichen und Steuerschilder für Velos aus 42 Ländern ausgestellt. Als Orte nicht berücksichtigt sind dabei die zahlreichen verschiedenen Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantone, Städte, Bezirke und Gemeinden, welche die Sammlung enthält.
- Nebst der Schweiz, Liechtenstein, Belgien und den Niederlanden hat unsere kurze und oberflächliche Bild-Recherche rund 200 weitere Orte identifiziert, an welchen Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos ausgegeben wurden.
- Erstaunlicherweise sind Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos auch in Nordamerika sehr verbreitet. In weit mehr als der Hälfte aller US-Bundesstaaten und Kanadischen Provinzen haben wir dazu Bilder gefunden. In der Regel werden diese von Städten und Gemeinden ausgegeben. Alleine in den USA gibt es über 85’000 Verwaltungseinheiten [LINK]. Dazu gehören über 300 Städte mit mehr als 100'000 Einwohnern [LINK]. Zur weiteren Vielfalt trägt die Tatsache bei, dass solche Kennzeichen und Schilder auch von Counties oder einzelnen Stadtteilen ausgegeben wurden. Also gehen wir davon aus, dass in den USA und in Kanada selbst einige 100 Orte Kennzeichen und Schilder ausgegeben haben. Alleine mit unserer Blitz-Recherche konnten beinahe 100 solcher Orte identifiziert werden.
- Gar nichts wissen wir über die Organisation der Ausgabe von Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos aus Ländern wie Japan, Philippinen, Sri Lanka, Vietnam, Indien oder China usw. Aus der Volksrepublik China wissen wir jedoch, dass es für Motorfahrzeugkennzeichen über 450 unterschiedliche Präfixe gibt, welche meist für eine

Stadt stehen. Falls die Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder ähnlich organisiert werden, würde sich daraus nochmals ein Potential von einigen hundert Ausgabe-Orten ergeben. Möglich wäre jedoch, dass es für Velos eine noch feinere Gliederung der Organisationseinheiten gibt, was zu einer wahren Explosion der Ausgabe-Orte führen würde.

- Den Bestand des Taksplatenmuseum und unsere Google Bild-Recherche zusammengefasst, konnten (Stand Juni 2024) 63 Staaten identifiziert werden (ohne Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantone, Städte, Bezirke, Gemeinden usw.), in welchen Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos ausgegeben wurden oder werden. Bei durchschnittlich 16 Orten pro Staat würde die 1000er Marke bereits überschritten. Dieser Länder-Durchschnitt wird z.B. in den USA bereits von einigen Bundesstaaten alleine erfüllt. Ausserdem ist auch die Liste der Staaten selbst mit Sicherheit bei weitem noch nicht vollständig.

Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich

Gesicherte Informationen in Form von Gesetzen, Verordnungen oder Beschlüssen haben wir nur aus der Schweiz, Liechtenstein und teilweise aus Frankreich und Italien. Aus Deutschland, Österreich, Belgien, den Niederlanden und Nordamerika liegen uns einige Medienberichte oder Web-Einträge zum Thema vor. Aus allen anderen über 50 Ländern mit Fahrradkennzeichen oder Steuerschildern für Velos haben wir ausser den Schildern selbst oder deren Abbildungen aus dem Internet keinerlei Informationen.

Von den identifizierten 63 Staaten, welche in irgendeiner Form Fahrradkennzeichen ausgegeben haben (Stand Juni 2024), hat vermutlich nur Belgien (99 Jahre) eine ähnlich lange Fahrradkennzeichen-Tradition wie die Schweiz (119 Jahre). Die ersten Fietsplaatjes, Steuerschilder mit Nummerierung, werden im Jahr 1893 ausgegeben. Zu den ersten Provinzen gehört Brabant [BILD]. Im selben Jahr werden auch in der Schweiz, in der Stadt Zürich und im Kanton Genève die ersten Velonummern ausgegeben. Zwischen 1894 und 1897 (je nach Quelle) werden die Fahrradkennzeichen auch in allen anderen Provinzen des Königreichs eingeführt. Hingegen dauert es in der Schweiz 30 Jahre, bis die Velonummern flächendeckend etabliert sind. Als letzter Kanton ringt sich Graubünden am 14. November 1922 durch, Kennzeichen für Velos zu verordnen. In Belgien werden die Schilder in den Provinzen zwischen 1986 und 1991 abgeschafft, während die Schweiz die Velovignette Ende 2011 aus dem Verkehr zieht.

Obwohl in Belgien jede Provinz eigene Fahrradkennzeichen ausgibt, ist die gestalterische Vielfalt der Schweizer Velonummern deutlich grösser. Dies vor allem deshalb, da in Belgien bereits kurz nach 1900 mit einer Vereinheitlichung der Schilder über die Provinzen hinaus begonnen wird. Hingegen sind die Schweizer Kantone bei der Kreation des Designs ihrer Velonummern bis 1960 völlig frei und diesen Gestaltungsfreiraum schöpfen sie auch voll aus.

Ausserdem ist in der Schweiz auch die Anzahl der Ausgaben mit rund 2500 verschiedenen Fahrradkennzeichen aus 26 Kantonen (die Städte vernachlässigen wir hier) deutlich grösser als in Belgien mit heute 10 Provinzen, was bei einer Dauer von maximal 99 Jahren rund 1000 Steuerschilder ergibt.

In keinem anderen Land werden ununterbrochen länger Fahrradkennzeichen ausgegeben als in der Schweiz. Gleichzeitig ist die hierzulande zum Teil mit Herzblut gepflegte Überlieferung, dass es sich bei diesen Schildern um ein typisch Schweizerisches Phänomen handelt, nicht nur relativiert, sondern als gegenstandslos widerlegt. Denn spätestens seit der durch unseren Besuch im Taksplatenmuseum angestossenen Blitz-Recherche wissen wir, dass nachweislich in Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantonen, Städten, Bezirken, Gemeinden von mindestens 62 anderen Staaten Fahrradkennzeichen oder Steuerschilder für Velos ausgegeben wurden (Stand Juni 2024)!

Auch das Schweizer Fahrradkennzeichen-Design ist weder Exportschlager noch Inspiration für andere Nationen. Praktisch alle Kennzeichen die wir rund um den Planeten gesehen haben, orientieren sich mehr oder weniger an den Designs der seefahrenden Kolonialmächte wie Belgien, den Niederlanden und Frankreich. Selbst in den USA und in Kanada erinnern die Plates eher an «BeNeLux-Taxplaten» oder an französische Banderolen als an Velonummern schweizerischer Bauart.

Auf die Innovation der Fahrradkennzeichen im internationalen Vergleich werden wir in verschiedenen Kapiteln noch detailliert eingehen.

Das Fahrradkennzeichen - wer hat's erfunden?

Seit vielen Jahren ist die Schweiz das Land mit dem höchsten Durchschnittswert bei der Anzahl von Patentmeldungen (pro Million Einwohner). Dieser Wert gilt als der Indikator für die Innovationskraft eines Landes schlechthin. Deshalb ist die Frage des bekannten Werbeslogans für Ricola Kräuterbonbons "Wer hat's erfunden?" [LINK] in der Schweiz von immanenter Bedeutung. Selbstverständlich auch dann, wenn es um die Erfindung des Fahrradkennzeichens geht.

Bis um die Jahrtausendwende zweifelte in unserem Land kaum jemand daran, dass die Velonummer eine durch und durch schweizerische Erfindung ist. Nach einem flüchtigen Blick über den nationalen Tellerrand wurde ca. 2010 deutlich, dass wir seit Jahrzehnten einen patriotischen Mythos gepflegt und diesen bisher nie hinterfragt haben.

Danach galt während einiger Jahre Paris als weltweiter Ursprung der Fahrradkennzeichen, wo Polizeipräfekt Léon Renault 1874 "la plaque" (Platte, Schild) eingeführt hat [DOKUMENT]. Im Vergleich zur Entwicklung in der Schweiz war alleine schon die Jahrzahl «1874» beeindruckend, um nicht zu sagen einschüchternd. Das war für uns stimmig und wir sahen keinen Grund, diese Hierarchie nun noch in Frage zu stellen. Hin und wieder ist es sogar vorgekommen, dass wir Leute, die meinten, die Velonummer sei eine Schweizer Innovation, über ihre «wirklichen» Erfinder aus Frankreich aufgeklärt haben. Gleichzeitig war uns jedoch wichtig, hervorzuheben, dass kein anderes Land der Welt bei der Gestaltung von Fahrradkennzeichen eine derart kreative Vielfalt entwickelt wie die Schweiz. In etwa so konnte man es während vieler Jahre auch auf unserer Website lesen. Auf unserem damaligen Wissensstand war das zwar nicht falsch, jedoch bei genauerem Hinsehen eben auch nicht ganz richtig. Im Grunde wussten wir bis ins Jahr 2021, zumindest was die internationale Entwicklung der Fahrradkennzeichen betraf, so gut wie gar nichts!

Erst im November 2023, als diese Arbeit schon über 200 Seiten umfasste und sie kurz vor ihrem Abschluss stand, sind wir im Zusammenhang mit der Einführung der ersten Velonummern der Schweiz nochmals auf dieses Thema zurückgekommen. Reichlich spät stellten wir uns dann erstmals die fundamentale Frage, was ein Fahrzeug-Kennzeichen eigentlich ist.

Um also die Frage "Wer hat's erfunden?" fundiert zu beantworten, haben wir Begrifflichkeiten geklärt, objektive Kriterien definiert und die ersten Zeichen aus Paris und der Schweiz daran gemessen. Wie wir dabei vorgegangen und zu welchem Schluss wir gekommen sind, erfahren Sie im Jahr 1874 unserer Chronologie.

Doch nach Veröffentlichung der ersten Version dieser Geschichte im Februar 2024 stellte sich heraus, dass auch dieser internationale Schluss nur vorläufig war und sich das Datum der Einführung der Fahrradkennzeichen im Ausland immer weiter zurückbewegte, während wir in der Schweiz fest im Jahr 1893 verankert blieben. In der zweiten Version haben wir uns dann auf das Jahr 1885 festgelegt.

Doch im April 2025 zeigte sich, dass nochmals alles ganz anders war. Wer’s wirklich erfunden hat, erfahren sie hier in der Chronologie der Ereignisse.

Die älteste Velonummer der Schweiz

Gemäss Stand August 2025 stammt unseres Wissens die älteste noch erhaltene bzw. bekannte Velonummer der Schweiz, mit eindeutigem Ausgabe-Nachweis, aus der Stadt Zürich. Das Fahrradkennzeichen mit der Kontrollnummer «3717» gehört zur Serie der ersten Schweizer Velonummern, welche am 20. Juni 1893 verordnet und vom 10. Oktober 1893 bis im Februar 1902 ausgegeben wurden [BILD]. Davon wurden 14'000 Stück hergestellt [DOKUMENT].

Diese Stadt-Schilder wurden im «Primär-Design» hergestellt und mussten vorne am Velo befestigt werden. Die Kontrollschilder wiesen lediglich eine grosse Nummer auf, welche von beiden Seiten gelesen werden konnte. Ausserdem ist auf den Schildern eine kleine Gravierung des Herstellers «DAUBENMEIER & MEYER / ZÜRICH I.» angebracht, wobei der Teil «ZÜRICH I.» auf der zweiten Zeile, offenbar nur auf den Schildern der ersten Jahre zu sehen ist.

Dank den Geschäftsberichten des Stadtrats lassen sich, im Unterschied zu den meisten Kantonen, diese ersten Velonummern einigermassen exakt ihren Ausgabejahren zuordnen. Das Schild «3717» wurde 1896 (bis Nummer 4055) ausgegeben: Geschäftsbericht Stadtrat Zürich 1896 (Seite 73)

3. Die Design-Epochen

Die gesamten 120 Jahre Fahrradkennzeichen-Geschichte (1992-2011) lassen sich, anhand des Designs, grob in zwei wesentliche Epochen unterteilen: In 70 Jahre "kreative Epoche" von 1892 bis 1961 und in 50 Jahre "genormte Epoche" von 1962 bis 2011. Selbstredend, dass dabei die kreative Epoche, aus Sicht des Designs, unendlich mehr zu bieten hat. Da während dieser Epoche, rund um das Fahrradkennzeichen, auch ein bewegter gesellschaftlicher und politischer Findungsprozess im Gang war, ist sie auch in dieser Hinsicht eindeutig die interessantere.

Die kreative Epoche 1892-1961

Es sind Vorstösse der Radfahrer-Vereine, welche dem Schweizer Fahrradkennzeichen zum Durchbruch verhelfen. Deren Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» vom 13. Dezember 1892 in Basel markiert den Beginn der Zeitrechnung zur «Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen». Alles was nun in dieser 120-jährigen Geschichte folgt, hat einen kausalen Zusammenhang mit diesem Schlüssel-Ereignis.

Da selbst die Kennzeichen für Motorfahrzeuge in der Schweiz erst 1905 einheitlich geregelt werden, kann man sich gut vorstellen, wie frei und autonom, zuerst die Städte und kurz danach die Kantone, in den ersten Jahrzehnten nach der Einführung von Fahrradkennzeichen ab 1893 sind. Der sonst negativ behaftete "Kantönligeist" führt bei der Kreation der Fahrradkennzeichen zu einer wahren Flut an Ideen, Formen, Abmessungen, Farben, Systemen, Materialien, Fertigungsmethoden und graphischen Gestaltungen.

Bis Anfang der 1950er-Jahre pflegten die meisten Kantone bei der Gestaltung der Fahrradkennzeichen ihren eigenen Stil. Dies ist aus Sicht des Designs die interessanteste Zeit. Nebst rechteckigen werden runde und ovale Schilder sowie in Trapez- und Herzform hergestellt. Die grössten Schilder sind bis zu 13 cm gross. Auch der Wahl der Materialien ist kaum Grenzen gesetzt. Nebst Aluminium werden Emaille, Kupfer, Eisen sowie genietete Bleche usw. verwendet. Es wird gepresst, gestanzt, genietet, lackiert und emailliert, was das Zeug hält.

Einige Kantone beschränken sich auf eine Hintergrund- und eine Schriftfarbe, während die besonders kreativen bis zu vier Farben einsetzen. Gewisse Kantone blieben ihrem Design über Jahrzehnte treu, während andere die Form oder die Farben jedes Jahr ändern. Sogar bei der Schriftart wird in einigen Kantonen jährlich variiert.

Dabei entstehen durchaus auch Werke die einen künstlerischen Anspruch haben. In dieser Beziehung sprengt insbesondere der Kanton Tessin den Rahmen, welchen man im Zusammenhang mit der Gestaltung offizieller Fahrzeugkennzeichen, in einem Land mit der Regulierungsdichte der Schweiz, erwarten würde.

Die kreative Epoche dauert 70 Jahre und besteht aus zahlreichen, in den verschiedenen Kantonen oft parallel zueinander verlaufenden und zur besseren Unterscheidung von uns benannten Design-Phasen. Die bedeutendsten sind:

- Das "Primär-Design" (1893-1909)
- Das "Pionier-Design" der Stadt-Kantone (1900-1935).

- Das "Emaille-Design" aus der Deutschschweiz (1903-1933).
- Das "Eisen-Design" aus der Westschweiz (1900-1951).
- Das "Banderolen-Design" in allen Landesteilen (1933-1954).
- Das "Basler-Design" (1944-1951).
- Das "Mini-Design" (1946-1960).
- Das "Velovignetten-Design" (1989-2011)

Ausserdem werden auch einige exotische Designs wie das "Genfer-Design" oder das "Walliser-Design" entwickelt, welche sich jedoch nur kurze Zeit halten.

Zwei wichtige Elemente des Designs sind die Form und die Abmessungen des Fahrradkennzeichens, also das Format. Nebst den Formaten der ersten Designs werden ab Anfang der Zwanzigerjahre im Laufe der Zeit über 100 verschiedene Formate entwickelt. Etwa 20 dieser Formate etablieren sich zu Standard-Formaten (meist aus Aluminium), welche von mehreren Kantonen verwendet werden.

Allerdings gibt es auch "unabhängige" Kantone, die bis Ende der Fünfzigerjahre ihr eigenes Design pflegen. Während dabei einige dieser Kantone über Jahre demselben Design treu bleiben, bringen andere nach dem Motto "nichts ist beständiger als der Wandel" jedes Jahr eine neue Kreation hervor.

In mehreren Schritten und für jeden Kanton in seinem eigenen Tempo geht im Jahr 1962 die Epoche der unbegrenzten Gestaltungsmöglichkeiten leider definitiv zu Ende.

Die genormte Epoche 1962-2011

Die genormte Epoche dauert 50 Jahre und besteht aus zwei klar zueinander abgegrenzten Phasen.

Zuerst aus der Phase des Schweizer-Norm-Designs ab 1962. Die letzten Schilder von 1988 beenden gleichzeitig die Ära der seit 1893 geprägten Fahrradkennzeichen. Anschliessend folgt ab 1989 die Phase des Velovignetten-Designs. Dieser "Sticker" beendet dann 2011 mit seiner letzten Ausgabe endgültig die 120 Jahre lange Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen. Die einzige Unschärfe in der Abgrenzung dieser beiden Phasen ergibt sich durch den Kanton Jura, welcher bereits 1988, ein Jahr früher als die übrigen Kantone, auf die Velovignette bzw. auf einen einzigartigen Hybrid umstellt.

4. Die Vorgeschichte

Die wichtigste Voraussetzung für die Entstehung der Schweizer Fahrradkennzeichen ist selbstredend die Erfindung des Velos. Ausserdem waren gewisse gesetzliche Entwicklungen in den Nachbarländern Deutschland, Österreich und vor allem in Frankreich für unsere Velonummern von entscheidender Bedeutung. Diese 75-jährige Vorgeschichte rollen wir hier, für jene die sich dafür interessieren, in geraffter Form auf.

1817: Das Ur-Fahrrad

1817 legt der badische Forstbeamte, Erfinder und spätere Revolutionär Karl von Drais mit der nach ihm benannten Laufmaschine, der Draisine den Grundstein zur weiteren Entwicklung des Fahrrads. Mit diesem Ur-Fahrrad wurde zum ersten Mal ein gelenktes Zweirad verwirklicht. Bereits 1813 entwickelte Drais einen Wagen mit vier Rädern, die über eine Kurbel bewegt wurden, den er „Wagen ohne Pferde“ nannte.

Die Erfindung des Zweiradprinzips von Drais gilt als „Genieblitz“, dessen Herleitung von vierrädrigen Wagen nicht erklärt werden kann. Drais sagte, dass er die Idee vom Schlittschuhfahren genommen habe. Die dieser Idee entsprungene „Laufmaschine“ verfügte über einen Holzrahmen, zwei gleich grosse hölzerne Räder, von denen das vordere mit einem Deichsellenker gesteuert werden konnte. Angetrieben wurde sie durch abwechselndes Abstossen mit den Beinen, während der Fahrer auf einem Sitz zwischen den beiden Rädern sass. Die Fahrtrichtung wurde sowohl durch den Deichsellenker als auch durch das Ausbalancieren des Gefährts, das heisst, ohne dass die Füsse den Boden berührten, beeinflusst, Geschwindigkeiten von mehr als 15 km/h waren damit möglich.

1850: Die ersten Fahrzeugkennzeichen der Welt

Um die frühe Einführung von Fahrzeugkennzeichen im Allgemeinen einordnen zu können, machen wir an dieser Stelle eine kurze Auslegeordnung der damaligen Verkehrsmittel:

- Droschken (auch Fiaker genannt) sind die Vorläufer unserer Taxis. Diese Pferdegespanne waren bereits im 18. Jahrhundert in Sankt Peterburg, Warschau usw. unterwegs. Um 1815 wurden diese auch in Berlin eigeführt [LINK].
- Die Laufmaschine, der frühe Vorgänger des heutigen Velos, wurde im Jahr 1817 erfunden [LINK].
- Im Jahr 1825 wurde in England der erste Passagier-Transport mit einem von einer Lokomotive gezogenen Zug durchgeführt [LINK].
- Als das Geburtsjahr des modernen Autos mit Verbrennungsmotor gilt das Jahr 1886. Damals entwickelte Carl Benz das erste serienmässig hergestellte Automobil [LINK].

Das **Automobil** steht bezüglich der ersten Fahrzeugkennzeichen ausser Debatte, da diese frühestens nach 1886 eingeführt wurden.

Lokomotiven sind seit über 100 Jahren mit Nummern versehen. Dabei handelt es sich allerdings nicht um amtliche Fahrzeugkennzeichen, sondern um eine «Bauartbezeichnung». Dazu gibt es weltweit verschiedene ausgeklügelte Systeme, die uns Wikipedia näher bringt [LINK].

Die ersten Kennzeichen für **Fahrräder** wurden 1876 in München vorgeschrieben. Dazu berichten wir in dieser Publikation ausführlich.

Das Rennen um die ersten Fahrzeugkennzeichen machen die **Droschken**. Denn bereits um 1850 erliessen Städte Droschken-Ordnungen, welche für diese Art der kommerziellen Pferdegespanne eine amtlich zugewiesene und registrierte Nummer vorsah, die am Fahrzeug befestigt werden musste.

So z.B. die Zürcher «Kehrordnung» ab dem Jahr 1856 [LINK, Isabel Vollmer, Droschken(un)ordnung]:

- 1856: *Um die Wagen dennoch zu kennzeichnen, erhielt jede Droschke eine Nummer. Diese musste mit roter Farbe auf beide Seiten des Wagens, im Innern und auf den zwei Laternen angebracht werden. Es ist anzunehmen, dass die Bezeichnung nicht nur der Übersicht und Ausarbeitung einer Kehrordnung diente, sondern auch zum Erkennen von bestimmten Wagen bei Konflikten. Durch die Angabe der Droschkennummer konnte bei Problemen der gesuchte Kutscher gefunden werden* (Seite 25).
- 1867: *Teilweise wurde dabei eine Liste mit den Namen aller Droschkenhalter mit den dazugehörigen Droschkennummern aufgeführt. Aus der Zürcher Kehrordnung von 1867 ist zum Beispiel ersichtlich, dass 64 Droschkennummern auf 25 Droschkenhalter verteilt waren* (Seite 18).

Auch in München gibt es aus dem Jahr 1858 eine «Fiaker- und Droschken-Ordnung in der Königlichen Haupt- und Residenzstadt München», welche in Artikel 6 die amtliche Nummerierung der Pferdegespanne wie folgt vorschreibt: «*Jeder Wagen muss mit der zugeteilten Nummer (weisser Zahl auf schwarzem Grund von Blech) und zwar an beiden Wagenflügeln und hinten am Wagenkasten bezeichnet sein*» [LINK].

Ausserdem gab es offenbar bereits 1930 in Berlin eine Droschkenordnung, von welcher wir allerdings nicht wissen, ob darin für die «Pferde-Taxis» bereits eine amtliche Nummer vorgeschrieben war [LINK, Seite 48].

Vorbehalten bleiben bei dieser Betrachtung Entwicklungen in Asien, über welche kaum Informationen verfügbar sind. Es ist durchaus vorstellbar, dass man in China, Japan oder Indien usw. bereits Sänften, Rikschas oder Wagen, welche z.B. als «Taxi» eingesetzt wurden, vor 1850 mit einer registrierten Nummer versehen musste.

1861: Der Tretkurbelantrieb

1861 wandelt der Franzose Pierre Michaux das Ur-Fahrrad von Karl von Drais mit seinem Tretkurbelantrieb in ein Tretfahrrad um. Ausserdem entwickelte er 1869 das Michaux-Perreaux Dampfrad, den Vorläufer des Motorrads.

1865-1884: Fahrverbot für Vélocipède in Wien

Bereits einige Jahre vor dem kommenden Verbot für Fahrräder in der Stadt Basel gilt in Wien ein Fahrverbot für Vélocipèdes. Die Wiener Stadtverwaltung wie auch die kaiserliche und königliche Statthalterei für Niederösterreich stehen dem Fahrrad misstrauisch gegenüber.

Über diese Zeit berichtet das "Wien Geschichte Wiki" zum Thema Fahrrad auszugsweise folgendes:

Der erste Verein, der sich dem neuen Fortbewegungsmittel annahm, war der im September 1869 gegründete „Wiener Vélocipède-Club". Dieser veranstaltete auch das erste für Wien belegte Fahrradrennen, das am 29. Mai 1870 auf der Feuerwerkswiese im Prater stattfand. Das erste Hochradrennen fand am 11. Juni 1882 am Trabrennplatz hinter der Rotunde statt.

Mitglieder waren überwiegend Gewerbetreibende, Kaufleute, Beamte, Angestellte, aber auch zehn Adelige, unter anderem Hanns Bohatta und Eduard Engelmann. Ende 1883 bestanden in der österreich-ungarischen Monarchie zehn Fahrrad-Clubs. 1886 bestanden in Wien acht Radklubs.

Das Fahren mit den frühesten Formen des Fahrrads wurde anfangs in Wien im Strassenverkehr verboten. Räder waren geräuschlos und damit eine potentielle Gefahr für die Passantinnen und Passanten und Pferdefuhrwerke. Nur auf einigen wenigen Wegen, wie etwa im Prater, war das Radeln erlaubt. Radfahren wurde einzig und allein als Sport oder Freizeitbeschäftigung angesehen. Mit der Zeit entwickelte sich jedoch auch in Wien das Bedürfnis, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel im Strassenverkehr einzusetzen. [LINK].

Dieses Verbot und das beschriebene Bedürfnis werden in der Stadt Wien schon bald zu einem politischen Vorstoss der Radfahrer führen. Dazu ist wichtig zu verstehen, dass das Verbot von Wien wesentlich einschneidender ist als jenes in Schweizer Städten wie Basel oder Genf. Denn in Wien gibt es praktisch keine öffentlichen Strassen, auf welchen das Radfahren erlaubt ist, während sich die Verbote in der Schweiz jeweils auf die Innenstadt beschränken.

1869: Die ersten Fahrrad-Vereine der Welt

1867? / 03.1869 / 21.04.1869 / 25.05.1869

Bevor wir uns den Fahrrad-Vereinen zuwenden, wollen wir kurz skizzieren, mit welchen Maschinen, wie diese Geräte damals genannt wurden, man 1869 unterwegs war. Im Gegensatz zur Drais' Laufmaschine (1817) war die Tretkurbel am Vorderrad, wie bei einem heutigen Kinderdreirad, inzwischen erfunden. Allerdings waren diese Velos noch reine Holzkonstruktionen. Auch die Räder mit Eisenbereifung waren, wie bei Pferdefuhrwerken, aus Holz. Diese Maschinen waren zwischen 25 und 30 Kilo schwer. Das Fahren eines solchen Geräts war eine äusserst schweisstreibende und wacklige Angelegenheit. Den damaligen Berichten der Vereine zufolge waren Reparaturen unterwegs fester Bestandteil jedes Ausflugs, weshalb man immer ein grösseres Werkzeugsortiment mit Hammer, Zangen, Ersatzteilen usw. dabeihaben musste.

Wie bereits an anderer Stelle festgestellt, machen auch die hier beschriebenen Ereignisse in München deutlich, dass das Radfahren vor 1900 ein Zeitvertreib für Privilegierte war. Damals war das Fahrrad noch Lichtjahre davon entfernt, das Verkehrsmittel der einfachen Leute zu sein. Ein Velocipede war zu dieser Zeit ein sehr teures Gerät, das sich nur betuchte Bürger leisten konnten. Es war nicht in erster Linie ein Fortbewegungsmittel, sondern ein Sportgerät. Deshalb waren in den Vereinen praktisch ausschliesslich Adelige, Akademiker und Handwerks-Meister mit einer Vorliebe für Fortschritt, Technik, körperliche Ertüchtigung und Extravaganz zu finden. Im Vereinsleben war man unter sich. Nebst dem Fahren und Tüfteln hatte auch das gesellige Zusammensein einen hohen Stellenwert. Zu offiziellen Anlässen wurde die Vereins-Uniform getragen. Heutzutage würde man, bezogen auf den gesellschaftlichen Stellenwert, eher von einer Zunft als von einem Verein sprechen. Das Radfahren war eine Kunst, die es zu perfektionieren galt und diese Kunst war damals reine Männersache.

Wann der erste Fahrrad-Verein der Welt ins Leben gerufen wurde, ist selbst für Historiker noch immer unklar. Im Buch «Bicycle: The History» von David V. Herlihy (2006) heisst es, dass bereits im März 1869 in Liverpool ein Velocipede-Club gegründet wurde. 2014 vermeldet das «Liverpool Echo», dass der «Liverpool Velocipede Club» sogar bereits im Jahr 1867 gegründet worden sei [LINK]. Zu beiden Aussagen haben wir jedoch keine eindeutigen Quell-Dokumente gefunden.

Da es den «Liverpool Velocipede Club», jedoch schon lange nicht mehr gibt, gilt der «Eimsbütteler Velocipèden-Reit-Club», der am 21. April 1869 im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel gegründet wurde, als ältester noch bestehender Fahrrad-Club der Welt. Ausserdem ist seine Gründung erstklassig dokumentiert. Der Zweck des Vereins war gemäss Statuten «die Erlangung einer möglichst grossen Fertigkeit im Velocipèden-Reiten». 1880/1881 benannte sich der Verein internationaler in «Altonaer Bicycle-Club» kurz «ABC» um [LINK, Statuten] / [LINK, Bibliografie].

Allerdings wurden im Jahr 1869 auch in anderen deutschen Städten eine ganze Reihe weiterer Fahrrad-Clubs gegründet. So zum Beispiel in Berlin, Hannover, Magdeburg, Wien, München usw. [LINK]. Drei dieser Vereine wurden schon zur Gründungszeit nicht müde, sich als „ältesten Bicycle-Club der Welt“ zu bezeichnen [LINK].

Knapp nicht der älteste, jedoch der zu unserem Thema mit Abstand wichtigste dieser frühen Fahrrad-Vereine, ist der am 25. Mai 1869 gegründete «Münchener Velociped-Club». Auf diesen werden wir sicherlich noch zu sprechen kommen, da er zur Innovation der Fahrradkennzeichen einen historischen Beitrag leisten wird.

1869 VD: Das erste Velo-Fahrverbot der Schweiz in der Stadt Lausanne

16.04.1869

Das erste uns bekannte Fahrverbot für Velos der Schweiz erlässt die Stadt Lausanne am 16. April 1869. Genauer gesagt geht es um ein Verbot von Fahrradrennen (les courses en vélocipède) im Stadtzentrum. Der kurze Beschluss ohne Begründung ist in den Protokollen der Gemeinde (Procès-verbaux de la Municipalité) festgehalten [LINK, PDF Seite 231]. Tags darauf wird der Beschluss im «Feuille d’Avis de Lausanne» publiziert [DOKUMENT].

Das Verbot wird als Ergänzung zu Artikel 14 des bereits bestehenden Polizeireglements erlassen. Nebst dem Rennverbot ist lediglich noch eine Laternenpflicht für Nachtrennen geregelt. Deshalb handelt es sich nicht um das erste eigenständige Velo-Reglement, wie es vier Monate später in der Stadt Fribourg in Kraft gesetzt wird. Dies, obwohl der Artikel 14 nachweislich als eine der Grundlagen für das Reglement von Fribourg verwendet wurde. Denn am 10. Juni 1869 beliefert der Präfekt des Sarine-Distrikts die Gemeinde Fribourg mit Unterlagen aus Lausanne: «Mr le Préfet communique des renseignements qu’il a obtenus de Lausanne, concernant les mesures prises dans cette ville pour cette circulation» (Protokoll Conseil Communal, Seiten 431-432).

Zweifellos geht es bereits bei diesem frühen Fahrverbot um die Sicherheit der Fussgänger, Pferde und Fuhrwerke.

1869: Folgenschwere Begegnung zwischen Ludwig II. und einem Velocipede

23.04.1869

Im selben Monat wie die Stadt Lausanne ihr Velo-Renn-Verbot erlässt, kommt es in München zu einem Zwischenfall, der deutlich weitreichendere Folgen haben wird.

Nachdem die Velocipede bisher unbehelligt bzw. von der Polizei geduldet in den Strassen von München unterwegs waren, kommt es am 23. April 1869 zu einer folgeschweren Begegnung zwischen der Equipage von Ludwig II., König von Bayern und einem Velocipede. Dieser Vorfall wird von der königlichen Polizeidirektion offiziell wie folgt protokolliert [LINK]:

«Vormerkung

In den jüngsten Tagen scheuten die Pferde an der Equipage seiner Majestät des Königs bei der Begegnung eines Velocipede und entging seine Majestät nur durch die Besonnenheit des Leibkutschers grosser Gefahr.

München d. 23. April 1869
Königliche Polizeidirektion»

Diese Begegnung und ähnliche Vorfälle zwischen Velocipeden und dem gemeinen Volk führen dazu, dass die Regelung des Verkehrs nun zur Amtssache bzw. «Auf Seiner Königlichen Majestät Allerhöchsten Befehl» geregelt wird. So wird zum Beispiel am 4. Januar 1872 auf königliche Veranlassung ausführlich geregelt, wer die Befugnis hat, Strassen oder Wegstrecken als gesperrt oder verboten zu erklären [LINK, Spalte 75, Artikel 7]. In der Stadt München fällt diese Kompetenz nun ausdrücklich der königlichen Polizeidirektion zu, welche davon im Jahr 1875 ausgiebig Gebrauch machen wird. Diese Massnahmen wiederum, werden dann zu den ersten Fahrradkennzeichen der Welt führen.

1869 FR: Das erste Velo-Reglement der Welt aus der Stadt Fribourg

26.08.1869

Bereits 15 Jahre bevor der Engländer John Kemp Starley 1884 das Sicherheitsniederrad mit Kettenantrieb konstruiert, mit dessen Konzept er das Velo in der heutigen Form erfindet, wird in der Romandie ein Meilenstein in der weltweiten Fahrradgeschichte gesetzt.

Im ersten Halbjahr 1869 kommt es in der Stadt Fribourg zu einem schweren Unfall, welcher durch ein Velo verursacht wurde. Über den Unfall selbst haben wir keine Informationen. Jedoch zieht das Unglück eine Reihe von Massnahmen nach sich, welche den Fahrradverkehr betreffen und in den Protokollen des Conseil Communal (Gemeinderat) detailliert dokumentiert sind [DOKUMENT].

Am 28. Mai 1869 fordert die Präfektur die Polizeidirektion der Stadt auf, Vorschriften für den Verkehr mit Velocipedes auszuarbeiten (Protokoll Conseil Communal, Seite 408).

Im Zusammenhang mit dem Unfall wird die Stadt Fribourg am 10. Juni 1869 vom Kanton offiziell beauftragt, «Velocipede-Vorschriften» zu erlassen (Protokoll Conseil Communal, Seiten 431-432).

Am 26. August 1869 beschliesst der Gemeinderat der Stadt Fribourg die unseres Wissens erste Fahrrad-Verordnung der Welt. Zu dieser übermittelt der Staatsrat des Kantons Fribourg am 15. Juli 1869 dem Gemeinderat seine Anmerkungen (Protokoll Conseil Communal, Seite 452).

Nachdem der District de la Sarine (Saanebezirk) am 1. September 1869 das Reglement genehmigt hat, wird die Verordnung schlussendlich am 3. September 1869 vom Staatsrat des Kantons Fribourg im eigentlichen Sinne des Wortes besiegelt [DOKUMENT].

Auf Deutsch übersetzt enthält das «règlement concernant la circulation des vélocipèdes» folgenden Wortlaut:

> Der Gemeinderat der Stadt Freiburg ist der Ansicht, dass der freie Verkehr von Velocipedes schwere Unfälle verursachen kann. Zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit sind entsprechende polizeiliche Massnahmen erforderlich. Auf Vorschlag der örtlichen Polizeibehörde und in Anwendung von Art. 83 des Gesetzes über die Gemeinden vom 7. Mai 1864 wird verordnet:
>
> I. Das Velofahren ist verboten:
> 1° In den Strassen der Stadt, wo der Hang steil ist;
> 2° An den Abhängen der Poya und der Pfalz;
> 3° Auf den beiden Hängebrücken;
> 4° Auf der Strasse zwischen diesen beiden Brücken;
> 5° Auf Gehwegen von Strassen und Wegen.
>
> II. Überall sonst muss die Geschwindigkeit von Velocipeden verlangsamt oder je nach Fall sogar völlig angehalten werden, sobald sich Karren und Kutschen nähern.
>
> III. Jeder Verstoss gegen diese Vorschriften wird gemäss Art. 83 des Gesetzes über die Gemeinden vom 7. Mai 1864 geahndet (1 bis 10 frs Geldstrafe oder 1 bis 24 Stunden Gefängnis).

Diese Verordnung ist nicht nur die erste, sondern sie wird schweizweit auch die kürzeste aller Zeiten bleiben. Bereits die nächste Verordnung der Stadt Fribourg aus dem Jahr 1891 wird 8 Artikel haben. Allerdings wird auch diese noch keine Velonummern vorsehen.

Das Verbot von Radrennen der Stadt Lausanne vom 16. April 1869 ist im Gegensatz zum Reglement der Stadt Fribourg kein Velo-Reglement, sondern lediglich ein ergänzender Artikel des bestehenden Polizeireglements.

1872 BS: Der Urknall im Schweizer Velonummern-Universum

23.09.1872

Auch im Schweizer Velonummern-Universum kommt es zum Big Bang. Am 23. September 1872, als es noch keine Fahrräder mit Kettenantrieb gibt, genehmigt der Grosse Rat (Parlament) des Kantons Basel-Stadt das neue Polizeistrafgesetz [DOKUMENT]. Damals konnte niemand ahnen, dass dies der Urknall, hin zur Entwicklung des Schweizer Fahrradkennzeichens ist.

Die Genehmigung dieses Gesetzes ist der am weitesten zurückliegende offizielle Akt, welcher bei der Einführung der Fahrradkennzeichen in der Schweiz eine Rolle spielt. Noch etwas genauer gesagt, handelt es sich beim Stein des späteren Anstosses um Artikel 129 dieses Polizeistrafgesetzes, welcher, weniger weitreichend als in München, ein Fahrverbot für Velocipede in der inneren Stadt sowie in Anlagen vorsieht. Auf diese Regelung werden wir zweifelsfrei noch zu sprechen kommen.

Nachstehend werden wir jede zwischen diesem Urknall und der Ausgabe des ersten Fahrradkennzeichens liegende Station in chronologischer Abfolge kurz streifen. Allerding haben es Urknalle an sich, dass es sehr lange dauert, bis sich aus ihnen etwas Greifbares entwickelt. Also müssen wir uns noch über 20 Jahre gedulden.

1874 Paris: Fahrradkennzeichen oder nicht – Versuch einer Definition

09.11.1874

Wir befinden uns in Paris des Jahres 1874. Das als Palais Garnier bezeichnete Opernhaus der Pariser Oper ist noch nicht fertiggestellt und bis der Eiffelturm, im Rahmen der Weltausstellung von 1889, zum Wahrzeichen der Stadt wird, dauert es noch 15 Jahre.

In Paris führt der Polizeipräfekt, Léon Renault bereits am 9. November 1874, als es noch keine Velos mit Luftreifen gibt, "la plaque" (die Platte, das Schild) für "vélocipèdes" (Velos) ein [DOKUMENT]. In jedes dieser Schilder müssen individuell Namen und Adresse der Eigentümer bzw. des Vermieters des Velos eingraviert werden [BILD].

Offenbar ereignen sich in Paris dieser Zeit zunehmend Unfälle mit Velos, jedoch gibt es noch keinerlei Regelung zu deren Verkehr. Gleichzeitig wird dem neuen Transportmittel attestiert, dass es nicht lediglich ein Mittel zum Zeitvertreib, sondern sowohl für den Handel, wie auch für den privaten Gebrauch von echtem Nutzen ist. Da man das Velofahren also nicht verbieten will, werden nun Regeln für die Verkehrssicherheit eingeführt. Welche Rolle "la plaque", die in Artikel 2 definiert wird, dabei spielt, ist nicht ganz klar. In Artikel 3 wird festgelegt, dass Velos, welche nicht den Vorschriften entsprechen (also auch abgestellte), eingezogen und auf den Abstellplatz gebracht werden. Eine mögliche Erklärung bezüglich des Zwecks der "plaque", ist also, die Identifikation der Besitzer eingezogener Fahrräder sowie die Möglichkeit deren Halter zu verklagen.

Nun sollte man meinen, dass sich selbstverständlich die Frage aufdrängt, ob es sich bei diesen Banderolen um die ersten Fahrradkennzeichen handelt, oder nicht. Allerdings sind offenbar weder wir noch sonst jemand dieser Frage je konkret nachgegangen. Sondern wir sind jahrzehntelang einfach davon ausgegangen, dass die Fahrradkennzeichen eine französische Erfindung sind. Alleine die Existenz dieser Banderolen war der Beweis dafür.

Zu unserem eigenen Erstaunen haben wir uns diese Frage reichlich spät, erst im Rahmen der vorliegenden Arbeit erstmals gestellt. Bevor wir Léon Renault grosszügig den Vortritt lassen, geht es nun also darum, objektive Kriterien zu definieren, an welchen wir die ersten «Zeichen» der beiden Länder messen können. Da wir mit dieser Bewertung auch eine gewisse Klassifizierung schaffen, ist es uns wichtig, diese hier offenzulegen und nachvollziehbar zu machen.

In einem ersten Schritt sehen wir uns die «Zeichen» aus Frankreich und der Schweiz an den gut dokumentierten Beispielen der Stadt Zürich und des Kantons Basel-Stadt samt Kontext etwas genauer an und stellen sie einander gegenüber:

Thema	**Frankreich 1874** **Paris**	**Schweiz 1893** **Zürich**	**Schweiz 1894** **Basel**
Gültigkeits-bereich	Stadt Paris	Stadt Zürich	Kanton Basel-Stadt
Offizielle Bezeichnung	plaque (Platte, Schild)	Nummer	– Kontrollschild: (Protokoll Regierungsrat 21.2.1894) – Fahrradnummer: (Verordnung 14.3.1894)
Ausgabe durch	Keine Angaben	Polizeiinspektorat	Polizeidepartement
Art des Zeichens	Banderole ca. 4 cm x 3 cm	gestanztes Blech ca. 14 cm x 8 cm	gestanztes Blech ca. 14 cm x 8 cm
Informationen	– Name, Vorname – Gemeinde – Nummer des Départements – Keine Ordnungs-nummer für Privatpersonen	Registrierungsnummer	Registrierungsnummer
Befestigung	Keine Angaben	Nach vorne an der Steue-rung des Fahrrades deutlich sichtbar anzubringen.	Deutlich sichtbar auf eine am Kreuzstück der Lenkstange oder an der Bremsstange zu befestigendem Schilde anzubringen.
Amtlicher Ausweis	Kein Ausweis	Polizeiliche Bewilligung Bewilligungskarte (als Ausweis) mit: – Name – Beruf – Geburtsjahr – Heimatort – Wohnort – Nummer des Fahrradkennzeichens	Radfahrerkarte mit: – Name, Vorname – Strasse, Hausnummer – Wohnort – Nummer des Fahrradkennzeichens
Amtliches Register	Kein Register	Register	Polizeiliches Register «Velokontrolle»: – Name, Vorname – Beruf – Strasse, Hausnummer bzw. Gemeinde – Nummer des Fahrradkennzeichens
Design	[BILD]	[BILD]	[BILD]

In der französischen Verordnung wird das Zeichen schlicht «plaque», also Platte oder Schild genannt. Während man das Ding in der Verordnung der Stadt Zürich einfach die «Nummer» nennt, trägt das Zeichen in Basel-Stadt gemäss Verordnung vom 14. März 1894 offiziell den Namen «Fahrradnummer». Allerdings wird es bereits zuvor, im Protokoll der Regierungsratssitzung vom 21. Februar 1894, als «Kontrollschild» bezeichnet. Diese Überlieferung macht deutlich, was die Absicht der Regierung bzw. der Zweck der Fahrradnummer ist.

Auf den ersten Blick fällt auf, dass die Schweizer Zeichen lediglich eine Nummer aufweisen, wogegen die Banderolen aus Frankreich Personalien enthalten. Eine Ordnungsnummer ist in Paris, gemäss Verordnung, lediglich für Vermieter von Velos vorgesehen. Im Gegensatz zu den kleinen französischen Banderolen sind die grossen Schweizer Zeichen von weitem erkennbar und von zwei Seiten lesbar. Einen Ausweis kennt man in Frankreich nicht. Hingegen wird in der Schweiz vom Polizeiinspektorat bzw. vom Polizeidepartement ein amtlicher Ausweis (Bewilligung bzw. Radfahrerkarte) ausgestellt. Das Radfahren ist nur mit diesem persönlichen Ausweis gestattet. Die Polizei führt ein offizielles Register [DOKUMENT], in welchem jeder Radfahrer mit seinen Personalien und der zugeteilten Nummer des Zeichens registriert wird.

Im zweiten Schritt versuchen wir den allgemeinen Begriff «Kennzeichen» klarer zu definieren. Wie im deutschsprachigen Raum üblich, konsultieren wir dazu den Duden. Die für unseren Zweck passendste von drei Definitionen lautet folgendermassen:

Kennzeichen: an einem Land- oder Wasserfahrzeug angebrachtes, amtlich zugeteiltes Zeichen (aus Buchstaben, Ziffern), das seine Identifizierung ermöglicht und seine Herkunft erkennen lässt.

Im letzten Schritt messen und bewerten wir die Zeichen an obiger Definition. Dabei fallen bezüglich der drei Kriterien folgende Hauptunterschiede ins Gewicht:

1. Amtliche Zuteilung: Die französische Banderole wird nicht amtlich zugeteilt. Denn im Gegensatz zu den Schweizer Verordnungen werden in Frankreich für die Zeichen weder eine Bezugsquelle, noch eine Ausgabestelle definiert. Ausserdem gibt es auch keine Informationen über die Kosten. Es muss also angenommen werden, dass die Gravierung der Banderole nicht über eine amtliche Stelle erfolgt, sondern dass die Velofahrer*innen selbst dafür besorgt sein müssen.
2. Zeichen (aus Buchstaben, Ziffern): Hier wird wahrscheinlich von einer mittels Buchstaben und/oder Ziffern verschlüsselten Referenzierung zwischen Fahrzeug und Halter ausgegangen, wie wir sie heute bei Motorfahrzeug-Kennzeichen kennen. Mit Ausnahme der Vermieter gibt es eine solche in Paris nicht. Hingegen erfüllt die grosse Nummer der Schweizer Zeichen, im Zusammenwirken mit dem Ausweis und dem Polizeiregister, wo dieselbe Nummer registriert ist, die Anforderung in idealer Weise.
3. Identifizierung (Identität einer Person oder Sache feststellen) des Fahrzeugs: Die Identifizierung des Velos bzw. der Eigentümer lässt sich in Frankreich mehr oder weniger einfach bewerkstelligen, solange man in der Lage ist, die Gravur der Banderole zu lesen. Das wird bereits aus einem halben Meter Entfernung schwierig und ist bei einem fahrenden Velo unmöglich. Hingegen kann die Schweizer Nummer auch aus Distanz, aus mehreren Richtungen und während das Fahrrad in Bewegung ist, ohne weiteres erkannt werden. Damit ist eine Identifizierung der Halter z.B. auch bei Fahrerflucht möglich. Ausserdem wird aus den Verordnungen der Schweiz klar, dass die Identifikation im fliessenden Verkehr ein wichtiges Ziel der neuen Ordnung ist. Denn die Befestigung der Nummer muss «*deutlich sichtbar*» erfolgen.

Damit erfüllen die Schweizer Zeichen von 1893 und 1894 sämtliche Kriterien eines Fahrzeug-Kennzeichens. Was bei der französischen Banderole von 1874 nicht der Fall ist. Hier handelt es sich eher um eine diskrete jedoch mittels Vorschrift vereinheitlichte Markierung des Fahrrads mit den Personalien der Halter; etwa wie die zweite Version der Fahrradvignette, welche in der Schweiz ab 1990 ausgegeben wird. Dieses Zeichen ist weder amtlich zugeteilt, mit Buchstaben und/oder Ziffern verschlüsselt, noch ist damit eine Identifikation im fliessenden Verkehr möglich.

Also kommen wir zum Schluss, dass die französische Banderole die früheste amtlich vorgeschriebene Markierung von Fahrrädern ist. Man kann sie als ein Vorläufermodell des eigentlichen Fahrrad-kennzeichens bezeichnen.

Bezüglich der Beantwortung der für die Schweiz bedeutenden Frage "Wer hat's erfunden?" sind wir damit allerdings noch nicht viel weiter. Einzig ist nun geklärt, dass die Fahrradkennzeichen 1874 nicht in Paris erfunden wurden. Unsere Chancen bleiben also intakt und wir dürfen gespannt bleiben.

Allerdings gibt es aus Schweizer Sicht weder jetzt noch später Grund zur Euphorie. Denn wir werden sehen, dass auch die Schweiz, die hier definierten Kriterien für Fahrradkennzeichen, bereits ab 1933 sukzessive immer weniger erfüllt, bis schliesslich im Jahr 1990 nichts mehr davon übrigbleibt und wir uns auf dem französischen Niveau des Jahres 1874 wiederfinden.

1875: Erste Verkehrsvorschriften in München ohne Velo?

23.03.1875 / 01.07.1875

Ortspolizeiliche Vorschriften

Im März 2025 finden wir im Münechner DigitalisierungsZentrum den rechtlichen Grundstein für die nun folgenden Vorgänge hin zur Einführung der weltweit ersten Fahrradkennzeichen.

Am 1. Juli 1875 treten durch den Beschluss der königlichen Regierung von Oberbayern «Ortspolizeiliche Vorschriften für den Stadtbezirk München über den Strassenverkehr und den Schutz öffentlicher Anlagen, vom 23. März 1875» in Kraft [LINK]. Aus den Schlussbestimmungen in Artikel 80 ist ersichtlich, dass dies die ersten ausschliesslich für den Verkehr geltenden Bestimmungen in München sind, da darin keine ältere Version einer solchen Vorschrift aufgehoben wird. Die Regelungen listen in den Artikeln 40 - 57 umfangreiche Verbote und Beschränkungen insbesondere für das Benutzen von Strassen, Plätzen und Anlagen auf. Davon sind alle Arten von Fuhrwerken, der gesamte Reitverkehr, jegliche Art von Viehtransporten sowie auch die Fussgänger betroffen.

Regelungen für zwei zu dieser Zeit noch völlig exotische Verkehrsmittel werden bereits in Artikel 1 abschliessend wie folgt abgehandelt: «*Das Fahren mit Strassenlokomotiven und Velocipeden ist von polizeilicher Erlaubnis abhängig*». Um diese sonderbar anmutende «Nicht-Regelung» zu verstehen, muss man einerseits wissen, dass die hier genannten Strassenlokomotiven eine frühe Form des Autos waren, welche erstmals 1865 an der „internationalen landwirtschaftlichen Ausstellung" in Köln vorgestellt wurden [LINK]. Ob es auf den Strassen von München 1875 solche Vehikel bereits gegeben hat, ist uns nicht bekannt. Andererseits können wir gemäss Berichten des Münchener Velocipede-Clubs annehmen, dass es 1875 in ganz München, einer Stadt mit damals beinahe 200'000 Einwohnern, nur rund 20 Velocipede gab. Also handelte es sich bezüglich der amtlichen Regelung in beiden Fällen um eine noch vernachlässigbare Zahl an Fahrzeugen. Ausserdem gab es mit diesen modernen «Maschinen» noch keinerlei praktische Erfahrung im Strassenverkehr.

Zur Veranschaulichung hier noch die graphische Darstellung der gemäss den ortspolizeilichen Vorschriften für den Radfahrverkehr verbotenen Anlagen, Strassen und Plätze, Stand 1898 [LINK].

Die mysteriöse Radfahrordnung

Nachdem die Velocipede in den «Ortspolizeilichen Vorschiften» vom 23. März 1875 nicht vergessen gegangen sind, sondern mit dem Hinweis «*Das Fahren mit Strassenlokomotiven und Velocipeden ist von polizeilicher Erlaubnis abhängig*» offensichtlich bewusst ausgespart wurden, stellt sich die Frage, wie diese Erlaubnis den Radfahrern nun erteilt wird bzw. welche Vorschriften dazu gelten. Denn ohne eine solche «Spezial-Erlaubnis» dürfen sie, gemäss diesen Vorschriften, die Münchner Strassen überhaupt nicht befahren.

Dazu gibt es einen Hinweis, den der Historiker Elias Blüml bereits in seiner Masterarbeit «"Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt": Annäherung an die Geschichte des Fahrrads in Augsburg 1880-1914» vom 20. Januar 2022 erwähnt: «*In München gab es anscheinend schon seit dem 23. März 1875 eine Radfahrordnung*» [LINK, Seite 25]. Diese liess sich allerdings trotz intensiver Nachforschungen nicht finden. Dazu schreibt er uns am 15. April 2025: «*Leider liess sich diese in den Jahrgängen des Amtsblattes nicht finden. Diese erstmalig erlassenen Fahrvorschriften als Sonderverordnung mit provisorischem Charakter wurden, wie ich vermute, nicht in das Amtsblatt mit aufgenommen, da eventuell schnell Änderungsbedarf bestand*».

Bemerkenswert ist, dass die verschollene Radfahrordnung, wie schon die polizeilichen Vorschriften, ebenfalls auf den 23. März 1875 datiert sein soll. Eigenartig scheint uns dabei, dass, wenn dem so wäre, in den polizeilichen Vorschriften nicht konkret auf diese gleichzeitig verfasste Radfahrordnung hingewiesen wird. Gegen die Existenz einer solchen Radfahrordnung spricht, dass diese im kommenden Beschluss der Polizeidirektion vom 7. März 1876 mit keinem Wort erwähnt, die inhaltliche Abgrenzung des Beschlusses zu einer Radfahrordnung nicht geregelt oder diese damit aufgehoben wird. Was wiederum dazu führen würde, dass bezüglich dem Fahrradfahren gleichzeitig zwei sich widersprechende Regelungen bestehen würden.

Für die Existenz einer Radfahrordnung spricht hingegen ziemlich klar eine Bemerkung aus der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs, zur Feier des 25-jährigen Bestehens, 1894», welche besagt, dass sich der Verein durch die Verkehrsvorschriften der Stadt München in seiner Entwicklung zurückgebunden sieht: «*Die ortspolizeiliche Vorschrift vom Jahre 1875, wonach das «Fahren mit Velocipeden» innerhalb des Burgfriedens gänzlich untersagt wurde, war nicht dazu angetan, die Entwicklung des Clubs zu fördern*» (Seite 23) [LINK]. Da also in den polizeilichen Vorschriften keinerlei Fahrverbote für Velos innerhalb des Burgfriedens, noch sonst wo enthalten sind, scheint das Fahrverbot innerhalb des Burgfriedens offenbar doch bereits im Jahr 1875 (möglicherweise als nicht überlieferter Anhang zu den ortspolizeilichen Vorschriften) geregelt worden zu sein. Welches Mittel würde sich dazu besser eignen als eine Radfahrordnung. Doch diese bleibt selbst dem Historiker weiterhin verborgen.

Im Zusammenhang mit einer geforderten Reglementierung des «Stahlradfahrens» wird in einem Artikel des «Tagblatt der Stadt Biel» vom 21. April 1888 überraschenderweise aus einem «Münchner Fahrreglement» zitiert, welches in Artikel 11 folgendes vorschreibt: «*Jeder Fahrer muss seine von der Polizei ausgestellte Legitimationskarte und leicht ersichtliche Nummer am Velociped haben*» [LINK, Seite 4]. Weder geht aus dem Artikel hervor von wann dieses Reglement stammt, noch ist klar, ob es sich dabei um eine spätere Version der mysteriösen Radfahrordnung handelt. Möglicherweise wurden die Fahrverbote und -Beschränkungen im Artikel einfach weggelassen, da ein Münchner Strassenverzeichnis hier bedeutungslos ist.

Trotz der fehlenden Radfahrordnung kündigt sich im April 2025, bezogen auf die «Erfindung» der Fahrradkennzeichen, ein mächtiger Zeitsprung in die Vergangenheit an. Denn bisher sind wir davon ausgegangen, dass diese Innovation 1885 in Wien das Licht der Welt erblickt hat.

1875: Münchener Velociped-Club startet internationale Umfrage

04.09.1875

In der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs, zur Feier des 25-jährigen Bestehens, 1894» wird berichtet: «*1875 zählte der Club 16 Mitglieder. Der Mitgliederumsatz bezifferte sich schon auf 22. Manche fanden aber die neue Leibesübung zu beschwerlich oder verloren das Interesse daran und traten wieder aus. Erst 2 Jahre später, mit der Verbesserung der Maschine, zeigte sich wieder lebhafteres Interesse an der Sache. Nachdem schon im Herbst 74 auf Clubkosten eine Maschine für Lehr- und Kunstfahrzwecke angeschafft worden war, stellte Haimerl* jetzt zwei Maschinen zur Verfügung und konnte durch das Entgegenkommen des Turn-Vereins München eine Fahrschule eingerichtet werden*» (Seite 21).

Weiter wird beschrieben, dass sich der Verein durch die Verkehrsvorschriften der Stadt München in seiner Entwicklung zurückgebunden sieht: «*Die ortspolizeiliche Vorschrift vom Jahre 1875, wonach das «Fahren mit Velocipeden» innerhalb des Burgfriedens gänzlich untersagt wurde, war nicht dazu angetan, die Entwicklung des Clubs zu fördern*» (Seite 23) [LINK].

Aus der Jubiläumsschrift geht auch hervor, dass die Gründungsmitglieder in verschiedenster Hinsicht äusserst aktiv, kreativ und initiativ sind. Also überrascht es nicht, dass diese Unzufriedenheit mit den Münchner Verkehrsvorschriften dazu führt, dass Georg Gerdeissen** im Namen des «Münchener Velociped-Club» am 4. September 1875 verschiedene Städte im In- und Ausland anschreibt, um zu erfahren, welche polizeilichen Anordnungen zum Schutz des Verkehrs es dort gäbe. Obwohl man in München bei dieser Anfrage vermutlich noch nicht im Geringsten an die Einführung von Fahrrad-kennzeichen denkt, ist sie zweifellos der erste Schritt dazu.

Zürich antwortet am 9. September 1875:
«*Auf Ihre Anfrage vom 4. d. erwidere ich Ihnen, dass die Velocipedes in Zürich namentlich in neuerer Zeit, nicht so zahlreich waren, dass sie zu polizeilichen Anordnungen zum Schutz des Verkehrs Anlass gegeben hätten; die Velocipedes fuhren bis jetzt ohne Beschränkung auf den gewöhnlichen Strassen. Mit Hochschätzung, Kanzlei des Stadtrates: Der Stadtschreiber* [DOKUMENT]». Eine entsprechende Polizeiverordnung trat in Zürich, auf Vorschlag der dortigen Velo-Klubs, erst am 20. Juni 1893 in Kraft.

Überraschend ist allerdings, dass man von obiger Initiative und den darauffolgenden, sowohl für den Verein wie auch die weltweite Geschichte der Fahrradkennzeichen, bedeutenden Aktivitäten des Vereins und den daraus resultierenden Ereignissen in der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs» kein einziges Wort mehr verliert. Dies ganz im Gegensatz zu jeder technischen Neuerung und den dazu entwickelten eigenen Innovationen, jedem Ausflug, jedem Wettrennen, jedem Ball und jeder Karnevals-Veranstaltung. Schade, das wäre eine erstklassige Quelle gewesen.

Welche Erkenntnisse wir zu dieser Umfrage aus unseren späteren Recherchen noch gewinnen, berichten wir in der Chronologie der Ereignisse.

* Kaminfegermeister Heinrich Haimerl mit der späteren Velocipede-Tafel Nummer «3»
** Kaufmann Georg Gerdeissen mit der späteren Velocipede-Tafel Nummer «16»

1876: München - auf den Spuren der ersten Fahrradkennzeichen der Welt

Bis zur Version 3 dieser Publikation (12.7.2024) war der «Stand der Wissenschaft» der, dass die Fahrradkennzeichen 1885 in Wien «erfunden» wurden. Mehr durch Zufall als durch systematische Forschung stellt sich erst nach dreieinhalb Jahren Recherchen heraus, dass diese Innovation knapp 400 Kilometer westlich bereits im Jahr 1876 gemacht wurde. Nachstehend berichten wir, wie es zu dieser historischen Entdeckung kam.

Die Kurz-Version

Am 7. März 1876 beschliesst die königliche Polizeidirektion München, 16 namentlich genannten Personen das Radfahren in den äusseren Stadtteilen zu erlauben. Die Innenstadt bleibt fahrradfrei. Eine der Bedingungen besteht darin, dass diese Personen an ihren Velocipeden, in deutlich sichtbarer Weise, eine Tafel mit der ihnen persönlich zugewiesenen Nummer anbringen müssen. Soweit die Kurz-Version, welche korrekt ist, jedoch der Bedeutung dieses Ereignisses in keiner Weise gerecht wird.

Museum Wien relativiert

Vom Museum Wien haben wir im Internet eine Abbildung eines Velociped Erlaubnis-Scheins gefunden [BILD]. Daraufhin haben wir das Museum am 1. März 2024 angefragt, ob es in der dortigen Sammlung auch eine dazugehörende Nummerntafel gibt, was leider nicht der Fall ist. Trotzdem kommt es in der Folge zu einem Austausch mit Sándor Békési, Historiker und Kurator des Departements «Geschichte, Slg. Topographie und Stadtentwicklung». Von ihm erhalten wir verschiedene interessante Hinweise rund um die Nummerntafeln aus Wien.

Nachdem wir ihm die Version 3 unserer Publikation zugestellt haben, relativiert Békési mit seiner E-Mail vom 30. Juli 2024 «die Sonderstellung Wiens», welche wir der Stadt im Kapitel «1885: Wien führt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt ein» einräumen. Er weist darauf hin, dass er verschiedene Zeitungsartikel aus anderen österreichischen und deutschen Städten gefunden hat, in welchen die Nummerntafeln zur selben Zeit thematisiert werden. Da es in diesen Berichten jedoch entweder um Entwürfe von Fahr-Ordnungen geht oder diese erst, wenn auch nur kurze Zeit nach jener von Wien in Kraft getreten sind, sehen wir uns nicht veranlasst, Wien den neu erlangten «globalen Erfinder-Status» wieder zu entziehen.

Trotzdem stellt sich heraus, dass uns Békési mit seinem Hinweis den weiteren Weg auf unserer schwierigen Suche nach dem Gral bzw. dem Ursprungsort der Fahrradkennzeichen weist. Denn im angeführten Artikel der Wiener «Allgemeine Sport-Zeitung» vom 22. Januar 1885, welcher über den Entwurf einer Polizeiverordnung aus Frankfurt am Main berichtet, verbirgt sich ein äusserst interessanter Hinweis: «*Demgemäss bestimmt nun der Entwurf, dass jedes Velociped mit einer polizeilich verliehenen Nummer, jeder Fahrer mit einer Fahrkarte versehen sein muss,*» und jetzt kommt's «*wie dies bereits in München gilt*» [LINK]. Das lässt uns natürlich aufhorchen, denn das hiesse, dass in München möglicherweise bereits vor 1885 Fahrradkennzeichen ausgegeben wurden. Nun gerät das neu erhaltene Alleinstellungsmerkmal der Stadt Wien doch noch ins Wanken.

Staatsarchiv München recherchiert

Am 6. August 2024 fragen wir das Staatsarchiv München per E-Mail an, ob es in dortigen Unterlagen Belege dafür gibt, dass in München bereits vor 1885 Fahrradkennzeichen eingeführt wurden. Innert Sekunden erhalten wir eine automatische Empfangsbestätigung.

Am 14. November 2024 erhalten wir vom Historiker Elias Blüml, einem Mitarbeitenden des Staatsarchivs, per E-Mail eine erste persönliche Antwort aus München. Er befasst sich in seiner Forschung mit Fahrradgeschichte und schreibt aktuell darüber seine Dissertation mit Fokus Bayern. Allerdings hat er das Staatsarchiv inzwischen verlassen. Aufgrund desselben Themengebiets seiner Forschungsarbeit und unserer Anfrage ist er mit der Amtsleitung übereingekommen, die Beantwortung unserer Anfrage trotzdem zu übernehmen.

Das war für uns ein Glücksfall, denn genau in jenen Aktenbergen, welche er in den kommenden Monaten für seine Arbeit durchforsten wird, sind ggf. auch die Antworten auf unsere Fragen zu finden. Eine Recherche in dieser Tiefe macht verständlicherweise kein Staatsarchiv der Welt. Dazu muss man sich schon selbst vor Ort begeben, was im Fall von München für uns doch einigermassen aufwändig wäre. Dazu kommt der Heimvorteil, den Blüml geniesst. Denn selbst Profis sehen in derart umfangreichen Archiven vor lauter Bäumen oft den Wald nicht. Ausserdem hätten wir, im Gegensatz zu ihm, die Original-Akten vermutlich gar nicht in die Finger bekommen, sondern wir hätten uns mit Verfilmungen begnügen müssen.

Die königliche Polizeidirektion regelt das Fahren mit Velocipeden

Am 15. April 2025 kommt der lange erhoffte Durchbruch. Elias Blüml beendet unsere mühsame Suche nach dem Gral. Er schickt uns Fotos seines sensationellen Fundes. Ein Beschluss der königlichen Polizeidirektion München betreffend das Fahren mit Velocipeden. Der Beschluss «ad 5544» vom 7. März 1876 ist ein Zeitdokument der ganz besonderen Art. Es beschreibt die Einführung der ersten Fahrradkennzeichen der Welt, inklusive der namentlich genannten 16 (sechzehn) Velofahrer, welche damals eine Bewilligung erhalten haben [DOKUMENT], wie folgt:

M. am 7. März 1876

I. Beschluss

Fahren mit Velocipeden in München betr.

Die königliche Polizeidirektion beschliesst auf das Gesuch des Kaminfegermeisters Heinrich Haimerl und Cons. vom 31. Januar 1876, um die polizeiliche Bewilligung, in den auf dem zu den Akten übergebenen Stadtplane blau gezeichneten Stadtteilen mit Ausnahme der Bayer- und Schützenstrasse mit Velocipeden, fahren zu dürfen:

in der Erwägung,

dass das Fahren mit Velocipeden in der inneren Stadt sowie in den engeren und verkehrsreichen Strassen bzw. Plätzen der äusseren Stadtteile sowie in den Isar-Anlagen aus verkehrspolizeilichen Gründen unzulässig erscheint,

dass das Befahren der k. Anlagen, des k. Hof- und Englischen Gartens mit Velocipeden abgesehen von verkehrspolizeilichen Rücksichten die Genehmigung von der höchsten Stelle voraussetzen würde. Dagegen wenig hinreichende Veranlassung besteht, zur Zeit das Velocipede-Fahren in den übrigen äussern Stadtteilen zu verbieten.

1. es sei den im Gesuch vom 31. v. M. aufgeführten Gesuchstellern mit Ausnahme des aus dem Velocipede-Club ausgetretenen, der k. Polizeidirektion nicht näher bezeichneten S. Haubl bis auf Weiteres in stets widerruflicher Weise nicht zu beanstanden, in München mit Velocipeden zu fahren,

jedoch mit Ausnahmen der nachstehend bezeichneten Stadtteile, Strassen, Plätze und Anlagen, sowie unter den unten bezeichneten Bedingungen.

Mit Velocipeden dürfen nicht befahren werden:

A. die inneren durch folgenden Strassengürtel abgegrenzten Stadtteile, nämlich von der Gallerie-strasse durch die Ludwigs-, Ahnresien-, Amalsen-, Gabelsberger-, Türken-, Ottostrasse über der Karbsplatz, durch die westliche Sonnenstrasse über den Sendlingen Thorplatz, durch die Blumen-strasse südlich von der Schrannenhalle, durch die Frauenstrasse, um Pfarthorn vorüber durch die Herrn-Wurzer und Landstriche in die Gellertstrasse

/: die den Gürtel bildenden Strassen und Plätze stehen dem Verkehr mit Velocipeden noch offen:/

B. die Schiller-, Schlosser-, Schommer, innere Schwanthalerstrasse bis zur Göthestrasse, der westliche Teil der Sommerstrasse, die Utzschneiderstrasse, der innere Teil der Salzstrasse bis zur Salzstädel-Kaserne, die Schützen-, Bayer- und Königinstasse, der Maximilians-Bahnhof- und Gärtnerplatz,

C. die Isaranlagen, die k. Anlagen, der k. Hof- und englische Garten

Bedingungen:

a. die allgemeinen verkehrspolizeilichen Vorschriften sind genau einzuhalten,

b. am vordersten Teil eines jeden Velocipedes ist eine Tafel nach der Längenseite anzubringen, welche auf jeder Seite in deutlich sichtbarer Weise die für jeden Gesuchsteller sub. lit. e bestimmte Nummer zu tragen hat und mit eintretender Dunkelheit durch eine beleuchtete, auf beiden Seiten mit der gleichen Nummer versehenen Laterne zu ersetzen ist,

c. die Gesuchsteller haben die ihnen von der k. Polizei-Direktion ausgehändigten mit der Nummer des Velocipedes vorgesehenen Legitimationskarten beim Velocipedefahren, stets bei sich zu führen und auf Verlangen den Sicherheitsorganen vorzuzeigen.

d. die Legitimationskarten und die mit Nummern versehenen Velocipedes dürfen an dritte Personen nicht abgetreten werden.

e. die Velocipedes der Gesuchsteller sind mit nachbezeichneten Nummern zu versehen:

Velocipede des Herrn	*Privatdozenten Max Joseph Edelmann **	*: No. 1*
" " "	*Kaminfegermeisters Heinrich Haimerl*	*: No. 3*
" " "	*Glasermeisters Mathias Waigerleitner*	*: No. 4*
" " "	*Spenglermeisters Ernst Enter*	*: No. 5*
" " "	*Uhrmachermeisters Johann Friedrich*	*: No. 6*
" " "	*Bildhauers Theodor Haf*	*: No. 7*
" " "	*Lars Wehner*	*: No. 8*
" " "	*Schneidermeisters Anton Brandl*	*: No. 9*
" " "	*Kaufmanns Ludwig Findel sen.*	*: No. 10*
" " "	*Kaufmanns Oskar Findel*	*: No. 11*
" " "	*Schlossermeisters Franz Wolf*	*: No. 12*
" " "	*Tischlermeisters Ludwig Hissmanseder*	*: No. 13*
" " "	*Cafetiers Joseph Stängl ***	*: No. 14*
" " "	*Marqueurs Franz Stangl*	*: No. 15*

"	"	"	*Kaufmannes Georg Gerdeissen ****	*: No. 16*
"	"	"	*Postassistenten F. Pfaffenzeller*	*: No. 17*

2. es seien die erwachsenen Verhandlungs-Kosten von den Gesuchstellern solidarisch zu tragen.

II. ?Acta repa.

Randnotiz auf Seite 1:

1 Mark 10 Pfennige Taxe
50 Pfennige Stempeltaxe
1 Mark 60 Pfennige ??Nr. 639??
??5607??

* Max Joseph Edelmann: Siehe Text in der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs, zur Feier des 25-jährigen Bestehens, 1894», Seite 24 und 25
** Joseph Stängl, Präsident «Münchener Velociped-Club»: Abgebildet in der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs zur Feier des 25-jährigen Bestehens, 1894»
*** Georg Gerdeissen: Verfassen der Anfragen an Fahrrad-Vereine verschiedenster Städte im Ausland

Erläuterungen zum Beschluss der königlichen Polizeidirektion vom 7. März 1876

Vorab sei erwähnt, dass es 1876, gemäss den «Ortspolizeilichen Vorschiften vom 23. März 1875, weder für Kutschen (Personen), Fuhrwerke (Waren), Pferde noch für die ausdrücklich nicht geregelten «Strassenlokomotiven» Vorschriften für eine Kennzeichnung gibt.

Allerdings gibt es aus dem Jahr 1858 eine «Fiaker- und Droschken-Ordnung in der Königlichen Haupt- und Residenzstadt München», welche in Artikel 6 die amtliche Nummerierung der Pferdegespanne wie folgt vorschreibt: «*Jeder Wagen muss mit der zugeteilten Nummer (weisser Zahl auf schwarzem Grund von Blech) und zwar an beiden Wagenflügeln und hinten am Wagenkasten bezeichnet sein*» [LINK]. Es wäre also falsch, zu behaupten, dass das Fahrrad 1876 das erste Verkehrsmittel auf Münchens Strassen mit amtlichen Kennzeichen ist.

Trotzdem die mysteriöse Radfahrordnung vom 23. März 1875 unauffindbar bleibt, basiert der Beschluss vom 7. März 1876 auf den «Ortspolizeilichen Vorschriften» vom 23. März 1875. Darin wird in Artikel 1 regelt: «*Das Fahren mit Strassenlokomotiven und Velocipeden ist von polizeilicher Erlaubnis abhängig*». Also wird nun mit dem Beschluss der königlichen Polizeidirektion eben diese «Erlaubnis» erteilt bzw. werden die Bedingungen dazu geregelt.

Weshalb die Behörden das Verbot für den Fahrradverkehr in der Innenstadt «aus verkehrspolizeilichen Gründen» nicht vollständig aufheben, geht aus dem Beschluss zwar nicht eindeutig hervor, liegt jedoch auf der Hand. Wie später auch in wesentlich kleineren Schweizer Städten (Zürich 1893, Lausanne 1895, Winterthur 1895, Bern 1896, La Chaux-de-Fonds 1897 usw.) liegt der Grund in der bisher unbekannten Geschwindigkeit der Fahrräder, dem zum Teil rücksichtslosen Verhalten deren Lenker und den dadurch scheuenden Pferden. Die neue Situation wird von der breiten Bevölkerung als Bedrohung wahrgenommen, da es auch zu schweren Unfällen kommt. Die Stadt Lausanne sieht

aus diesem Grund bereits am 16. April 1869 ein spezifisches Fahrverbot vor [DOKUMENT]. Dieses Phänomen haben wir unter dem Titel «Dichtestress in den Städten» bereits ausführlich behandelt.

Das Gesuch «*um die polizeiliche Bewilligung, in den auf dem zu den Akten übergebenen Stadtplane blau gezeichneten Stadtteilen mit Ausnahme der Bayer- und Schützenstrasse mit Velocipeden, fahren zu dürfen*» wird am 31. Januar 1876 von Mitgliedern des Velocipede-Clubs, vertreten durch Kaminfegermeister Heinrich Haimerl, gestellt. Gemäss Beschluss der königlichen Polizeidirektion wird 16 namentlich aufgeführten Männern eine Legitimation zum Velofahren erteilt. Aus dem Beschluss selbst geht weder eindeutig hervor, ob es sich dabei ausschliesslich um Mitglieder des Clubs handelt, noch ob ggf. alle Mitglieder eine Genehmigung erhalten haben. Dass der aus dem Club ausgetretene und namentlich erwähnte S. Haubl ausdrücklich keine Genehmigung erhält, lässt jedoch darauf schliessen, dass sich die Legitimation auf Mitglieder des Clubs beschränkt. Möglicherweise war Haubl ursprünglich für die Tafel mit der Nummer «2» vorgesehen, welche im Beschluss nicht vergeben wird. Restlos geklärt werden die beiden Fragen mit einem Beitrag in der «Chronik des Münchener Velociped-Clubs, zur Feier des 25-jährigen Bestehens, 1894». Darin wird erklärt: «1875 zählte der Club 16 Mitglieder» (Seite 21) [LINK]. Eine wirklich nahtlose Beleg-Konstellation. Also haben ausschliesslich und sämtliche Mitglieder des «Münchener Velocipede-Clubs» eine Legitimation und die Zuteilung einer Nummer erhalten.

Auf welche Gebiete der Stadt sich das Gesuch um eine polizeiliche Bewilligung für das «Fahren mit Velocipeden» bezieht, ist unklar, da uns der erwähnte Stadtplan mit den blau markierten Stadtteilen nicht vorliegt. Aufgrund der «Erwägung» ist jedoch anzunehmen, dass der Antrag deutlich weiter geht, als die gemäss Beschluss der Polizeidirektion nun freigegebenen Gebiete. Denn darin wird z.B. das Befahren der königlichen Anlagen, des königlichen Hof- und Englischen Gartens mit Velocipeden ausgeschlossen, da dieses die Genehmigung von der höchsten Stelle, also von König Ludwig II. Otto Friedrich Wilhelm von Bayern voraussetzen würde. Auch erschliesst sich uns nicht, ob sich das nun für die Velocipede freigegebene Gebiet mit den «Ortspolizeilichen Vorschriften» vom 23. März 1875 [LINK] oder ggf. mit der nicht auffindbaren Radfahrordnung deckt. Die mit einem Verbot für Fahrräder belegten Strassen, Plätze und Anlagen werden im Beschluss detailliert aufgeführt. Das Fahrverbot in der Innenstadt bleibt gemäss «Erwägung» des Beschlusses bestehen: «*dass das Fahren mit Velocipeden in der inneren Stadt sowie in den engeren und verkehrsreichen Strassen bzw. Plätzen der äusseren Stadtteile sowie in den Isar-Anlagen aus verkehrspolizeilichen Gründen unzulässig erscheint …*».

Das als «Tafel» bezeichnete Fahrradkennzeichen ist vorne am Velo, in Fahrtrichtung anzubringen. Darauf kann die dem Fahrer zugewiesene Nummer von beiden Seiten gelesen werden. Diese Kontrollschilder kann man sich also in etwa so vorstellen, wie die ersten Schweizer Velonummern der Stadt Zürich aus dem Jahr 1893 [BILD].

Die Legitimationskarten werden von der königlichen Polizeidirektion ausgestellt. Aus einer Randnotiz auf Seite 1 des Beschlusses geht hervor, dass sich der Gesamtpreis der «Taxen» auf 1 Mark und 60 Pfennige beläuft. Ob diese Taxen einmalig oder jährlich entrichtet werden müssen, ist nicht ersichtlich. Auch ist nicht belegt, ob die «Tafeln» in dieser Taxe enthalten sind oder ob diese von den Velocipede-Fahrern selbst (her)gestellt werden müssen. Dazu lässt sich mehr aus den Entwicklungen im nahen Augsburg im Jahr 1880 ableiten.

Dieser offene Punkt relativiert die Erfüllung sämtlicher Kriterien eines Kennzeichens jedoch nicht, die da sind: Am Fahrzeug angebrachtes, amtlich zugeteiltes Zeichen (aus Buchstaben, Ziffern), das seine Identifizierung (amtliches Register, welches den Bezug zwischen Nummer und Person herstellt) ermöglicht und seine Herkunft erkennen lässt. O.K., den Aspekt der Herkunft erfüllen die ersten Schilder aus München, wie übrigens auch die ersten Velonummern der Schweiz, aus der Stadt Zürich

nicht. Heutzutage wird das mit dem Kürzel «M» bzw. dem «ZH» sichergestellt. Allerdings muss man diesem «Makel» die Frage entgegenhalten, wozu es eine solche Orts-Bezeichnung braucht, wenn man weltweit bzw. schweizweit der einzige Ort ist, der solche Kennzeichen für Velocipede vorschreibt. Dass die Tafel möglichweise nicht durch die zuständige Amtsstelle ausgegeben wird, verstösst gegen keines der Kriterien. Also wird in München 1876, ganz im Gegensatz zu Paris im Jahr 1874, von Amtes wegen ein Fahrradkennzeichen vorgeschrieben, welches die allgemeinen Anforderungen eines solchen erfüllt.

Einzigartig ist die für die Dunkelheit vorgesehene Vorschrift. Während die «Fahr-Ordnung für Bicycles und Tricycles» der Stadt Salzburg vom 30. Juni 1885, gemäss einem Artikel in der Salzburger Chronik vom 9. Juli 1885, bei Dunkelheit vorsieht, dass «*das Velociped durch eine weit sichtbare Laterne zu beleuchten*» ist [LINK, Seite 4], schreibt der Münchner Beschluss vor, dass die Tafel «*mit eintretender Dunkelheit durch eine beleuchtete, auf beiden Seiten mit der gleichen Nummer versehenen Laterne zu ersetzen ist*». Alleine die Anfertigung einer solchen nummerierten Laterne sowie die Demontage und Montage bei der jeweiligen Umstellung von Tag- auf Nachtbetrieb stellen wir uns doch ziemlich aufwändig vor. Bei dieser kleinen Anzahl von ausgestellten Legitimationen liegt die Chance, dass wir je eine solche «Wunder-Laterne» zu Gesicht bekommen leider nahezu bei null. Dies umso mehr, als anzunehmen ist, dass die meisten der 16 Radfahrer, in Anbetracht dieser hohen Hürden, auf Nacht-Fahrten verzichtet haben.

Was wurde aus den Münchner Fahrrad-Tafeln?

Das ist eine interessante Frage, auf welche wir einerseits keine Antwort haben und wir sie uns andererseits trotzdem nicht stellen. Es scheint, dass sich die Spuren der Münchner Fahrrad-Tafeln schon bald verlieren.

Zumindest wird in einem Artikel des «Täglicher Anzeiger für Thun und das Berner Oberland» vom 17. Dezember 1904, im Zusammenhang mit der Bekämpfung neuer Gebühren durch den Verband kantonal-bernischer Radfahrervereine dazu folgendes berichtet: «*Trotzdem verschiedene europäische Grossstädte wie Berlin, München etc. in letzter Zeit dem Nummernzwang und damit die Kontrolle abgeschafft haben, sind die bernischen Radfahrer von der Notwendigkeit einer staatlichen Kontrolle und dem Erlass gesetzlicher Bestimmungen überzeugt. Sie anerkennen aber keinesfalls die Einführung einer neuen Steuer; denn als solche muss die sogenannte jährliche Kontrollgebühr angesehen werden, solange sie die in der Verordnung erwähnte Höhe erreicht*» [LINK, Seite 6]. Sofern also die Berner Radfahrer damals richtig informiert waren, gab es 1904 in München keine Fahrradkennzeichen mehr.

Falls es jemand genau wissen möchte, überlassen wir das gerne den Fachleuten aus Deutschland, Bayern oder München, welche in jeder Beziehung wesentlich näher an den Antworten sind als wir. Nach unserem intensiven Ausflug zu den weltweit ersten Fahrradkennzeichen ins Deutsche Kaiserreich konzentrieren wir uns nun wieder auf die vielen noch offenen Fragen rund um die Geschichte der Schweizer Velonummern.

Fazit

Die Stadt München schreibt am 7. März 1876 Geschichte und die ersten bekannten Fahrradkennzeichen der Welt vor. Sie gibt dazu die amtlichen Legitimationen aus und teilt jedem Fahrer eine registrierte Nummer für das am Fahrzeug gut sichtbar zu befestigende Fahrradkennzeichen (Tafel) zu. Auf unsere Anfrage haben wir am 12. Mai 2025 vom Deutschen Museum in München per E-Mail die Antwort erhalten, dass in der dortigen Sammlung keine Fahrradkennzeichen aus der Zeit vor 1890 vorhanden sind.

Wie schon in Basel 1892, in Zürich 1893, in Wien 1885 ist es 1875 auch in München eine Radfahrer-Vereinigung, welche die rechtliche Regelung des Fahrradverkehrs vorschlägt bzw. verlangt und damit ungewollt auch die Einführung von Fahrradkennzeichen anstösst.

Nachdem wir auf der beschwerlichen und langen Suche nach dem Ursprungsort der Fahrradkennzeichen in der Zeit zurückgereist sind und dabei bereits in fünf verschiedenen Orten Station gemacht haben (Kanton Luzern, Paris, Kanton Basel-Stadt, Stadt Zürich, Wien), sind wir nun endlich an der «Tafel» in München angekommen. Nach allem was wir auf dieser Reise gesehen und gelernt haben, kommen wir zum Schluss, dass wir nun am Ziel angekommen sind. München wird diesen «globalen Erfinder-Status» mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit für alle Zeit behalten.

Dazu ergänzt Elias Blüml: «*Die Behandlung des Rades in München durch die Ordnungsbehörden begann bereits 1868. Der Austausch, Erfahrungs- und Wissensprozess vollzog sich also schon einige Jahre vor 1876. Die Münchner Polizei tauschte sich (wie mir aus Augsburg für die 1880er bereits bekannt) viel mit den Ordnungsbehörden anderer Städte aus, darunter Berlin, Wien, Paris, Wunsiedel, Bamberg, Frankfurt, Zürich. In deren überlieferten Antworten ist nicht herauszulesen, dass die Idee der Nummernschilder von aussen nach München kam*.» Stand Juli 2025. Es sei denn, es kommt anders …

Damit ist nun auch die für die Schweiz so wichtige Frage "Wer hat’s erfunden?" klar beantwortet. Wir müssen definitiv und ohne Vorbehalte eingestehen, dass Velonummern keine Schweizer Innovation sind.

Wie bereits die im Jahr 1893 in der Stadt Zürich eingeführten ersten Velonummern der Schweiz, sind auch die «Tafeln» aus München, welche 1876 als erste Fahrradkennzeichen der Welt verordnet wurden, eine jener besonderen Entdeckungen, von welchen bis dahin absolut nichts bekannt war. Beide Funde konnten aufgrund von Recherchen des Schweizer Velonummern Museums wieder ans Licht gebracht werden.

1880: Die Stadt Augsburg führt Nummernschild-Pflicht ein

Die Einführung der Nummernschild-Pflicht in der Stadt Augsburg am 16. Oktober 1880 ist für uns interessant, da sie mit grosser Wahrscheinlichkeit eine Antwort liefert, welche zur Einführung der weltweit ersten Fahrradkennzeichen in München im Jahr 1876 noch offengeblieben ist. Auf die Frage, ob die Kennzeichen in München von der Polizei ausgegeben wurden, oder ob die 16 Radfahrer diese selbst stellen mussten.

Da dokumentiert ist, dass bereits zu dieser Zeit bezüglich dem Fahrradverkehr ein intensiver Austausch zwischen den Städten stattfand, können wir davon ausgehen, dass man 1880 im rund 60 Kilometer entfernten Augsburg von den 1876 durch die königliche Polizeidirektion München verordneten Fahrradtafeln wusste und bezogen auf die Organisation der Kennzeichen ein ähnliches Vorgehen wählte. In Augsburg wurden die vorgeschriebenen Nummernschilder 1880 nicht von einer Amtsstelle ausgegeben, sondern die Beschaffung der Kennzeichen wurde den Radfahrern «auferlegt». Die amtliche Ausgabe der Schilder erfolgte erst 14 Jahre später mit der Radfahrerverordnung vom 15. Oktober 1894. Daraus lässt sich schliessen, dass die Fahrradtafeln 18 Jahre zuvor in München wohl auch noch nicht von der Polizei ausgegeben wurden, sondern durch die Radfahrer (her)gestellt werden mussten.

Dazu schreibt der bayrische Historiker Elias Blüml in seiner Arbeit «„Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt“ – Annäherung an die Geschichte des Fahrrads in Augsburg 1880-1914» [LINK, ab Seite 43] folgendes:

2.1.2 Rechtliche Reglements der Stadt Augsburg zum Radfahren von 1880 bis 1914

Die Verordnungen auf Landes- und Reichsebene bildeten den Rahmen, an dem sich die untergeordneten Behörden und Verwaltungsstellen orientieren sollten. Die Ausgestaltung des lokalen Verkehrsregimes in Augsburg begann aber schon vor der Einführung übergeordneter Bestimmungen. Erstmals erliess die Stadt Augsburg am 16. Oktober 1880 eine spezielle Radfahrordnung. Man orientierte sich hierbei an bereits bestehenden Regeln zu Fuhrwerken oder Reitern und nahm zusätzlich eine Trennung zwischen Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmern vor. Aus dem ersten Eintrag vom 29. Oktober 1880 in den magistratischen Akten der Fahrradserie geht hervor, dass kurz nach dem Erlass der Fahrradordnung der entsprechende Akt angelegt wurde bzw. die ersten Administrationsvorgänge zum Fahrrad begannen. Die erste Radfahrordnung von 1880 reglementierte das Fahren noch sehr stark, innerhalb der Stadt waren nur vereinzelt Strassen befahrbar:

> *„Die Fahrstrasse auf dem unteren Graben, die Hallstrasse, die Maximiliansstrasse von der Ulrichskirche bis zum Merkurbrunnen, endlich – jedoch mit Ausnahme der Dultzeit – die Jakoberstrasse von der Jakoberkirche bis zum Jakoberthore und – unter derselben Beschränkung – die Fahrstrasse auf dem mittleren und oberen Graben.“*

Hier findet sich bereits die Erwähnung zeitweiser Verbote während des Marktgeschehens der Dult. Ausserhalb der ehemaligen Stadtmauern waren nur die Fahr- und Reitwege für Kutschen befahrbar. Neben Regelungen zur Ausstattung des Fahrrades (Bremse und Glocke) sowie zum Verhalten im Verkehr (z. B. rechtzeitiges Ausweichen) wurde für Augsburg erstmals das amtliche Nummern- und Legitimationskartenwesen eingeführt, 18 Jahre vor einer entsprechenden Bestimmung auf Landesebene. Diese Instrumente obrigkeitlicher Erfassung und Kontrolle sollten das städtische Verkehrsregime lange Zeit prägen.

Wer in der Stadt Fahrrad fahren wollte, musste die Stadtverwaltung um eine Genehmigung bitten. Den Antragstellern wurden die hiesigen Bestimmungen zum Radfahren vom Magistrat noch jeweils einzeln bei der Ausgabe der genehmigten Fahrkarten mitgeteilt. Die in der ersten Verordnung von 1880 festgelegte Nummernschildpflicht beinhaltete aber noch nicht die amtliche Ausgabe standardisierter Schilder, das wurde den Privatpersonen auferlegt. Erst später wurde dies auch von der Stadt Augsburg übernommen, natürlich gegen entsprechende Gebühren. Hersteller der durch den Magistrat bestellten, fortlaufenden Nummernschilder war der Metallwarenfabrikant Emil Deschler.

1885 und 1890 wurden zudem Marktordnungen für Augsburg erlassen, in welchen klar Orte und Dauer der verschiedenen Wochenmärkte und der jährlich stattfinden Messen bzw. Dulten festgelegt wurden. Diese über das ganze Innenstadtgebiet verteilten Märkte spielten für die Festlegung von Fahrverbotszonen eine wichtige Rolle.

In der zweiten Augsburger Radfahrerverordnung vom 15. Oktober 1894 spezifizierte der Stadtmagistrat vor allem das lokale Legitimationskarten- und Nummernschildwesen. Die Instrumente der obrigkeitlichen Erfassung wurden nunmehr beide von der Ortspolizeibehörde vergeben. Vorher war die amtliche Ausgabe der Schilder im Gegensatz zu den Fahrkarten noch nicht vorgeschrieben. Die offiziellen Tafeln sollten vorne sowie hinten am Fahrrad befestigt werden. Fahrradfahrer mussten auch die bisher ausgegeben Fahrkarten gegen neue, standardisierte Exemplare umtauschen. Die vorgedruckten Blanko-Legitimationskarten wurden von Johann Walch gefertigt.

1883: Der Schweizerische Velozipedisten Verband

Bereits 1883 gründen engagierte Radfahrer in Biel den Schweizerischen Velozipedisten Verband, der später in Schweizerischer Radfahrer-Bund SRB umbenannt wird und sich heute Swiss Cycling - Verband Schweizer Radsport nennt [KOMMENTAR].

1884: Das Sicherheitsniederrad

Nachdem Karl von Drais mit seiner Laufmaschine 1817 den Grundstein zum Fahrrad legt und der Franzose Pierre Michaux 1861/63 den Tretkurbelantrieb hinzufügt, konstruiert der Engländer John Kemp Starley 1884 das Sicherheitsniederrad mit Kettenantrieb, dessen Konzept bis in unsere heutige Zeit überdauert.

Nachdem der Radrennfahrer George Smith mit seinem «Rover I» einen neuen Weltrekord aufstellt, ist das Publikum vollends von dieser Innovation begeistert. Ein Jahr nach der Lancierung des «Rover II» liegt der Marktanteil seines Fahrrads in England bereits bei 90 %.

1885: Die Stadt Wien führt Fahrradkennzeichen ein

01.05.1884 / 05.1885

Bis zur Version 3 dieser Publikation (12.7.2024) war der «Stand der Wissenschaft» der, dass die Fahrradkennzeichen 1885 in Wien «erfunden» wurden. Mehr durch Zufall als durch systematische Forschung stellt sich erst nach dreieinhalb Jahren Recherchen heraus, dass diese Innovation bereits 1876 in München gemacht wurde. Trotzdem bleiben die Ereignisse in Wien der Jahre 1884 und 1885 interessant, da es wie in München zahlreiche Parallelen zu den späteren Entwicklungen in der Schweiz gibt.

Wir befinden uns in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie des Jahres 1884, welche von Kaiser Franz Joseph I. und der Kaiserin Elisabeth (genannt Sisi) regiert wird. Bisher ist das Radfahren in Wien im Strassenverkehr verboten. Räder sind geräuschlos und damit eine potentielle Gefahr für die Passantinnen und Passanten und Pferdefuhrwerke. Nur auf einigen wenigen Wegen, wie etwa im Prater, ist das Radeln erlaubt. Radfahren wird einzig und allein als Sport oder Freizeitbeschäftigung angesehen. Nach rund 20 Jahren Fahrverbot ergreifen die Radfahrer nun die Initiative.

Am 1. und 8. Mai 1884 veröffentlichten die vereinigten Wiener Bicycle-Clubs ein Memorandum in der Allgemeinen Sport-Zeitung, in dem sie um die Öffnung der Wiener Strassen und ein entsprechendes Regelwerk für den Verkehr baten. Die Bemühungen zeigten Erfolg. Im Mai 1885 erschien die „Fahrordnung" für „Velociped-Fahrer", die allerdings sehr streng die Benutzung der Zwei- und Dreiräder auf öffentlichen Strassen reglementierte. Und obwohl diese Verordnung weiterhin die Benutzung einer Reihe von Strassen untersagte, war nun endlich der Bann gebrochen, sodass sich vor allem die Zweiräder binnen weniger Jahre zu einem beliebten Sport- und Verkehrsmittel entwickeln konnten (wobei die Nutzung als Sportgerät zu dieser Zeit eindeutig überwog) [LINK].

Die «Fahrordnung für Bicycles und Tricycles gültig für den Umfang des Wiener Polizei-Rayons» vom Mai 1885 sieht unter anderem vor [DOKUMENT]:

I. *Das Befahren der öffentlichen Strassen und Plätze mit Velociped's ist nur solchen Personen gestattet, welche mit einem auf ihren Namen lautendem von der k. k.* (kaiserliche und königliche) *Polizeidirektion ausgefertigten, mit der Photographie des Inhabers versehenen und mit einer eigenen Nummer bezeichneten Erlaubnisscheine versehen sind. Auf diesem Erlaubnisscheine sind auch die Strassen und Plätze bezeichnet, auf welchen das Velocipedfahren nicht gestattet ist.*

II. *Der Erlaubnisschein wird längstens auf ein Jahr und nur für Personen ausgefertigt, welche das sechzehnte Lebensjahr überschritten haben und eine Bestätigung des Vorstandes eines in Wien rechtlich bestehenden Velocipedvereines beibringen, dass sie im Velocipedfahren gehörig geschult sind und dass ihr Fahrzeug, welches in dieser Bestätigung kennbar bezeichnet sein muss, zum Befahren öffentlicher Strassen geeignet ist.*

III. *Der Erlaubnisschein gilt nur für jene Person und für jene Zeit, auf welche derselbe lautet, und darf an eine andere Person nicht abgetreten werden.*

IV. *Der Velocipedfahrer ist verpflichtet, den Erlaubnisschein bei sich zu tragen und den Organen der k. k. Polizeibehörde ans Verlangen vorzuzeigen. Für den Erlaubnisschein, der einer Stempelgebühr von 1 fl. unterliegt, ist ausser den Druckkosten eine Gebühr von 3 fl. ö. W. zu Gunsten des Orts-Armenfonds zu entrichten.*

V. *Die Nummer des Erlaubnisscheines muss auf dem Fahrzeuge ersichtlich gemacht werden und ist letzteres zu diesem Behufe bei der Wiener k. k. Polizeidirektion vorzuführen, welcher die diesfälligen Herstellungskosten von der Partei zu vergüten sind.*

Den vollständigen Text hat «Das Vaterland / Zeitung für die österreichische Monarchie» am 22. Mai 1885 veröffentlicht [LINK].

In Wien handelt es sich nun um eine «Nummer», welche die drei Kriterien eines Fahrradkennzeichens, wie wir sie in der Chronologie 1872 definiert haben, offensichtlich erfüllt:

1. Amtliche Zuteilung: Die k. k. Polizeidirektion gibt einen mit einer Nummer bezeichneten Erlaubnisschein aus.
2. Zeichen (aus Buchstaben, Ziffern): Es wird von der Wiener k. k. Polizeidirektion eine Nummer ausgegeben, für welche die Herstellungskosten zu vergüten sind.
3. Identifizierung (Identität einer Person oder Sache feststellen) des Fahrzeugs: Die Nummer des Erlaubnisscheins muss auf dem Fahrzeug ersichtlich gemacht werden und ist letzteres zu diesem Behufe bei der Wiener k. k. Polizeidirektion vorzuführen.

So wurde etwa verfügt, dass jeder Radfahrer eine Fahrprüfung beim "Wiener Rennverein für Radfahrsport" abzulegen und einen Fahrerlaubnisschein bei sich zu tragen hatte. Die Nummer dieses Scheins musste auch am Fahrrad in Form einer Nummerntafel kenntlich gemacht werden. 1885 gab die Polizeidirektion die 10.000. Radfahrerlizenz aus [LINK].

Den Velociped Erlaubnis-Schein für Carl Lindau, mit der Nummer 8096, ausgestellt am 27. Juni 1895 (jährliche Erneuerung) hat das Wien Museum in seiner Sammlung [DOKUMENT].

Doch wie schon den Fahrradkennzeichen in München wird auch den Nummerntafeln in Wien kein langes Leben beschieden sein. Daraus ergeben sich im Rahmen dieser Geschichte dann doch noch Chancen bezüglich dem Status der Schweizer Velonummern.

1887 GE: Regierungsrat verhängt Velo-Verbot in Genfer Innenstadt

31.05.1887

Wie bereits in Wien (1860er-Jahre) und in Basel (1872) verhängt nun auch der Regierungsrat des Kantons Genf mittels dem «Règlement sur la circulation des voitures, omnibus, cavaliers, conducteurs d'animaux et vélocipèdes» am 31. Mai 1887 ein Fahrverbot für Velos in weiten Teilen der Genfer Innenstadt. In dieser Verkehrsverordnung sind auch Vorschriften für Fahrräder und Radfahrer, jedoch noch keine «plaque portant un numéro d'ordre» (Velonummer) enthalten [DOKUMENT].

Auch dieser Entscheid ist sicherlich eine Massnahme gegen die zunehmende Verkehrsdichte und den dadurch entstandenen Dichtestress. Denn im Kanton Genf, dem damaligen Velo-Mekka der Schweiz, wird im Jahr 1900 bereits jeder zehnte Einwohner ein Fahrrad besitzen. Schon 1893 werden in Genf weitere einschneidende Massnahmen zur Beruhigung des Velo-Verkehrs folgen.

1888: Der Luftreifen

1888 erfindet John Boyd Dunlop, ein Tierarzt aus Dublin, den Luftreifen. Dieser Reifen macht das Radfahren nicht nur leiser, sondern auch deutlich schneller. Dies revolutioniert insbesondere auch den Radrennsport. Bereits am 18. Mai 1889 gewinnt der irische Radrennfahrer Willie Hume das erste Rennen mit luftgefüllten Reifen am «Queen College Sports» in Belfast gegen den nationalen Meister Arthur Du Cros.

1889 BL: Die frühen Verordnungen zum Radfahren in der Schweiz

02.10.1889

Nachdem der Luftriefen nun erfunden ist, beginnt das Velofahren um 1890 so richtig zu boomen Das wiederum veranlasst verschiedenste Kantone den zunehmenden Zweiradverkehr zu regeln. Einer davon ist der Kanton Basel-Land, welcher am 2. Oktober 1889 eine Verordnung über das Radfahren erlässt. Darin geht es darin in erster Linie um den Schutz des Publikums. Damals, als es in der Schweiz noch kein einziges Auto gab, war das Velo für die breite Bevölkerung noch mit Angst und Schrecken verbunden. Für viele ein «Teufelswerk» vor dem man sich in Sicherheit bringen muss.

Aus diesem Grund wird nun vom Gesetzgeber unter anderem geregelt, dass Radfahrer bei der Annäherung an Fussgänger, Reiter oder Fuhrwerke langsam fahren und auf eine Distanz von mindestens 30 Meter mit Pfeife, Horn und dergleichen ein Signal geben müssen, um die anderen Leute zu warnen. Fahrradkennzeichen oder Radfahrerkarten sind 1889 noch kein Thema [DOKUMENT].

Die älteste uns bekannte Verordnung zum Fahrradverkehr erlässt jedoch die Stadt Fribourg mit ihrem «règlement concernant la circulation des vélocipèdes» bereits am 26. August 1869 [DOKUMENT].

1891: Die Botschaft zur Errichtung von Radfahrerabteilungen

03.06.1891

In Frankreich, Italien, England, Deutschland und Österreich sind Radfahrer bereits fester Bestandteil der Armee. Aufgrund der positiven Erfahrungen, welche man mit Versuchen im Rahmen grösserer Truppenübungen gemacht hat, sollen nun auch in der Schweizer Armee Radfahrerabteilungen einge-

führt werden. Zu diesem Zweck publiziert der Bundesrat am 3. Juni 1891 seine Botschaft zum «Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen» [LINK].

Die Radfahrer sollen vor allem für die rasche Übermittlung von Befehlen und Meldungen auf grössere Distanzen eingesetzt werden. Mit ihrem Einsatz im Stafetten- und Ordonnanzdienst können die bisher dafür eingesetzten berittenen Truppengattungen erheblich geschont und zu anderen Dienstleistung verwendet werden. Grosse Vorteile verspricht man sich insbesondere in Bezug auf die Schonung des Pferdematerials.

Die Rekrutierung der Radfahrer stellt man sich synergetisch folgendermassen vor: «*Es ist leicht gedenkbar, dass die Radfahrer grösstenteils aus Leuten rekrutiert werden können, welche für die Spezialität ganz gut taugen, jedoch aus irgendeinem Grunde nicht einer Truppengattung zugeteilt werden können*».

Um 1890 gab es drei Fahrradtypen. Das Dreirad, das Bicycle und das moderne Bicyclette (Sicherheitsniederrad, Prototyp des modernen Fahrrads). Als «Fahrmaschine» entscheidet sich der Bundesrat für das Bicyclette. Denn aus der Befragung der schweizerischen Veloklubs ergibt sich eine eindeutige Empfehlung: «*die Fahrt mit demselben sei sicherer, Zufälligkeiten spielen eine geringere Rolle, man könne auf demselben sogar noch einige Bagage mitführen, das Fahren erlerne sich damit leichter als mit dem Bicycle.»*

Interessant sind auch die Überlegungen zur Beschaffung des Velos: «*Es ist vielleicht fraglich, ob dem Radfahrer, wie der Entwurf es tut, die Anschaffung der Maschine zugemutet werden dürfe. Die Anschaffung durch die Eidgenossenschaft wäre indessen mit erheblichen neuen Opfern verbunden. Die Beschaffung durch den Mann findet eine Analogie in der Pferdestellung durch den Kavalleristen. Privatmaschinen werden ausser Dienst besser geschont, als Staatsmaschinen, auch lieber gebraucht und unter Umständen durch neue ersetzt; den noch zu erwartenden mechanischen Verbesserungen wird keine Schranke gesetzt, indem die Rekruten immer wieder Maschinen zu bringen haben werden, welche den neuesten Erfindungen entsprechen.*» In Bezug auf die Beschaffung darf man also gespannt sein, wie sich das Parlament dazu stellt.

Mit seiner Botschaft schafft der Bundesrat einen neuen Raum, in welchem sich die Fahrradkennzeichen innerhalb der Armee möglicherweise völlig unterschiedlich zum zivilen Bereich entwickeln.

1891 FR: Die Stadt Fribourg ersetzt das älteste Velo-Reglement der Welt

01.09.1891

Gemäss Protokoll des Gemeinderats vom 1. September 1891 (Seiten 257–259*) beantragt die Polizeidirektion eine Anpassung des weltweit ersten Velo-Reglements der Stadt Fribourg vom 26. August 1869: «*Unsere Veloziped-Verordnung stammt vom 1. September 1869. Seitdem ist dieses Fortbewegungsmittel so weit verbreitet, dass es für Pferde, die daran gewöhnt sind, keine so grosse Gefahr mehr darstellt. Da bestimmte verbotene Wege korrigiert und Velozipedes modifiziert wurden, sind einige Änderungen der Verordnung erforderlich. Bei genauerer Betrachtung des Verordnungsentwurfs ergibt sich nur eine Ergänzung zu Artikel 5: Die Grossen Plätze werden zu den zugelassenen Übungsplätzen für Veloziped-Anfänger gezählt. Der gesamte Entwurf wird mit dieser Ergänzung angenommen*».

Das neue Reglement wird am 11. September 1891 vom Präfekten des Sarine-Distrikts genehmigt.

Den vollen Wortlaut des neuen Reglements finden Sie hier [DOKUMENT].

* Protokoll Conseil Communal, Seitenangaben gemäss E-Mail des Archivs der Stadt Fribourg

5. Die kreative Epoche 1892 – 1961

Wie bereits beschrieben, ist die «kreative Epoche» der Fahrradkennzeichen in jeder Hinsicht die interessanteste. Sie bildet das Kernstück unserer Geschichte. Es ist die Zeit, in welcher der «Kantönligeist» den idealen Rahmen schafft, damit sich die Kreativität zur Gestaltung unserer Velonummern voll entfalten kann. In diesem offenen Klima entsteht eine weltweit, in jeder Hinsicht einzigartige Vielfalt an Fahrradkennzeichen-Designs. Das zu Beginn kaum koordinierte Schaffen der Kantone kann in seiner Gesamtheit durchaus als Kunstwerk verstanden werden [DOKUMENT]. Allerdings werden wir auch sehen, welche Kräfte sich eben gegen diese Vielfalt und für die Einführung einer «neuen Ordnung» einsetzen.

Nachstehend versuchen wir diese 70 Jahre chronologisch nachzuvollziehen. Nebst dem Auf- und Niedergang der Kreativität ist sie von der Mobilisierung der Radfahrer, einem zu Fall gebrachten Bundesgesetz und in der Folge von einem 27-jährigen Streit geprägt, in welchem die Kantone ihre Interessen durchsetzen und dazu geltendes Recht aushebeln.

Um die Geschichte möglichst authentisch und interessant wiederzugeben, kommentieren wir die wichtigsten Passagen aus Gesetzen, Verordnungen und Konkordaten; wir sind an den Treffen der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren dabei; wir analysieren interne Schreiben und offizielle Beschlüsse der Kantone sowie Mitteilungen, Weisungen, Umfragen und Anträge der zuständigen Bundes-Departemente. Ausserdem werden wir uns einige Stimmen aus Debatten im Bundeshaus in Erinnerung rufen und wir stöbern in den Protokollen des Bundesrats. Natürlich kommen auch die Medien, Interessenverbände, Mitarbeitende der Verwaltung, Regierungsräte, National- und Ständeräte, Bundesräte, das Bundesgericht sowie Hersteller von Velonummern und viele mehr zu Wort. Dabei werden wir die Interessen, Positionen, Strategien und Taktiken der verschiedenen Exponenten kennenlernen sowie interessante Aspekte zu den Kräfteverhältnissen und dem daraus entstandenen Wirkungsnetz beleuchten.

1892: Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen

19.12.1891 / 05.04.1892

Nach der Botschaft des Bundesrats vom 3. Juni 1891 wird das «Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen» am 19. Dezember 1891 verabschiedet. Nach Ablauf der Referendumsfrist tritt das Gesetz per 5. April 1892 in Kraft [LINK].

Wie in der Botschaft des Bundesrats vorgeschlagen, bleibt es dabei, dass die Radfahrer ihr eigenes Velo zum Dienst mitbringen müssen: «*Art. 6. Die Radfahrer haben ihre Fahrmaschine selbst zu stellen. Über deren Beschaffenheit, sowie in Bezug auf die Bekleidung und weitere Ausrüstung, ist der Bundesrat ermächtigt, die nötigen Bestimmungen zu erlassen. Der Bundesrat hat dafür zu sorgen, dass die Radfahrer möglichst billig in den Besitz einer tauglichen Fahrmaschine gelangen*». Diese Art der Finanzierung wird noch zu reden geben und ausserdem wird sie interessante rechtliche Fragen aufwerfen, über welche dann wieder der Bundesrat entscheiden muss.

Bei Inkrafttreten des Gesetzes gibt es in der ganzen Schweiz noch keine Fahrradkennzeichen. Damit bleibt die Frage offen, ob die ersten Velonummern von den Kantonen, der Armee oder gar von einer Stadt ausgegeben werden. Auch der ausgewiesene Experte Stefan Mathis, Mitautor verschiedener Bücher zum Thema «Schweizer Ordonnanzfahrrad», bestätigt (15.3.2023), dass diese Frage nicht

geklärt ist. Das Rennen bleibt also spannend und wir bleiben im Sattel, um diese alte Frage endlich schlüssig beantworten zu können.

1892: Radfahrer als Ärgernis - Ärger der Radfahrer

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Wie im Ausland war auch in der Schweiz des 19. Jahrhunderts der Bedarf nach Regelungen für den Strassenverkehr gross. So ist beispielsweise in der Debatte des Bernischen Grossen Rats zum Erlass der Veloziped-Verordnung von 1892 der grosse Ärger spürbar, den die Fahrsitten der Radfahrer in der Bevölkerung erregten. Trotz aller Kritik sollte aber die kantonale Verordnung nicht nur die übrigen Verkehrsteilnehmer vor den Radfahrern schützen, sondern auch umgekehrt. Um als seriöse Verkehrsteilnehmer wahrgenommen zu werden, hatten die Radfahrer bereits vor dem Erlass der Berner Veloziped-Verordnung eigene Richtlinien für das korrekte Verhalten auf der Strasse verfasst. Da sie aber laut eigener Aussage «keine Zwangsmittel besitzen, um ihren Fahrreglementen Nachachtung zu verschaffen», erhofften sie sich von der neuen Veloverordnung eine zusätzliche Unterstützung ihrer Bemühungen. Das Berner Beispiel dürfte wohl nur eines von vielen sein. Nur eine systematische Auswertung der kantonalen Strassengesetzgebungen und der dazu geführten Debatten in den Kantonsparlamenten und in der Presse könnte gemäss hier Wissenslücken zur Schweizer Fahrradgeschichte schliessen.

1892 BE: Ein Herz für Radfahrer

01.04.1892

Wie die meisten anderen Kantone zwischen 1880 und 1904 erlässt auch Bern am 1. April 1892 eine erste Radfahrerverordnung. Im Unterschied zu anderen Kantonen beschränkt man sich bei der Regelung des Radfahrerverkehrs jedoch nicht auf die zahlreichen Vorschriften und Verbote gegenüber den Velofahrern. In der «Verordnung betreffend das Fahren mit Velocipedes» von 1892 ist zwar noch nichts über Fahrradkennzeichen zu erfahren, doch nimmt man im Kanton Bern auch die Nöte der Radfahrer und die Anliegen der Radfahrerverbände ernst.

Da das Velo bei vielen Zeitgenossen noch immer als Bedrohung gilt, vor welcher man sich nicht nur schützen muss, sondern das es auch zu bekämpfen gilt, führt der Kanton Bern nun auch Regeln zum Schutz der Radfahrer ein. So ist in Artikel 6 zu lesen: *«Es ist verboten den Velofahrern Hunde anzuhetzen, Gegenstände in die Speichen des Vehikels zu werfen oder andere gefahrdrohende Hindernisse in den Weg zu legen.»* [DOKUMENT]. Bald wird das grössere, lautere und wesentlich schnellere Automobil auch in der Schweiz Einzug halten und das Fahrrad von seiner bedrohlichen Rolle befreien.

1892: Dichtestress in unseren Städten

«Dichtestress» ist das Schweizer Unwort des Jahres 2014. Der Begriff stammt ursprünglich aus der Biologie. In der Schweiz wurde er in Zusammenhang mit der Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung», welche am 9. Februar 2014 von Volk und Ständen angenommen wurde, zum Unwort.

Es geht also um Dichte, die Stress verursacht. Im Zusammenhang mit der Einführung der Fahrradkennzeichen in der Schweiz spielt die Dichte des Verkehrs eine entscheidende Rolle. Wie Grösse, Geschwindigkeit oder Dauer, ist auch «Dichte» ein relativer Begriff. D.h. erst im Vergleich mindestens zweier Werte erhält er (Aussage-)Kraft. Wenn wir also das heutige Zürich mit Wengen, Saas-Fee oder

Zermatt vergleichen, erleben wir in und um Zürich morgens und abends Dichtestress pur. Hingegen wirkt Zürich neben Los Angeles, Bangkok oder Mexico-City in dieser Hinsicht eher wie ein verschlafenes Nest. Bezüglich Verkehrsdichte lassen sich jedoch nicht nur verschiedene Orte miteinander vergleichen, sondern auch derselbe Ort zu verschiedenen Zeiten. Wenn auch nicht unter dieser Bezeichnung, war Dichtestress im Verkehr bereits Ende des 19. Jahrhunderts in der Schweiz ein Thema.

Für die Menschen von damals hat sich die Verkehrssituation innert Kürze dramatisch verändert. Dazu gibt es vor allem zwei Gründe. Der Bevölkerungszuwachs in den Städten und das Fahrrad. Der explosionsartige Bevölkerungszuwachs lässt sich anhand des Beispiels der Stadt Basel mittels Statistik einfach belegen. Zwischen 1880 (64'207) und 1900 (112'227) nimmt die Zahl der Einwohner innert 20 Jahren um 75% zu [LINK]. Dieses schwindelerregende Wachstum führt unter anderem zu prekären und krankmachenden Wohnverhältnissen, tiefen Löhnen und sozialen Spannungen. Die Sache mit den Fahrrädern ist etwas komplizierter. Sie wird besser verständlich, wenn wir versuchen uns in die Situation der Menschen jener Zeit hineinzuversetzen. Reisen wir kurz zurück.

Wir stehen im Jahr 1892 und blicken auf die letzten 10 Jahre zurück:

- Vor neun Jahren: 1883 wird der Schweizerische Velozipedisten Verband gegründet; der Zulauf ist gross und das Radfahren boomt; zumindest für Leute, die es sich leisten können.
- Vor acht Jahren: 1884 wird in England das neuartige Sicherheitsniederrad, also das Velo wie wir es kennen, entwickelt.
- Vor vier Jahren: 1888 ist das Velo dann erstmals mit Luftreifen unterwegs; jetzt geht die Post erst so richtig ab.
- Heute: 1892 gibt es auf Schweizer Strassen noch kein einziges Auto. Das Automobil wird in der Schweiz erst 1896, anlässlich der Landesausstellung in Genf vorgestellt [LINK].

Im statistischen Jahrbuch der Schweiz gibt es aus dieser Zeit noch keine Angaben zu den Fahrrädern; diese werden auf nationaler Ebene erst ab dem Jahr 1918 in die Statistik aufgenommen.

Quelle: Ritzmann-Blickenstorfer, 779–781; Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1917–2003

Aufgrund der späteren Entwicklung können wir jedoch davon ausgehen, dass die jährlichen Zuwachsraten bereits um 1892 im zweistelligen Prozentbereich liegen. Im Kanton Genf, der damaligen Velo-Hochburg der Schweiz, besitzt im Jahr 1900 bereits jeder zehnte Einwohner ein Fahrrad.

Quelle: Cortat, 1998, 67; Historische Statistik, Ritzmann-Blickenstorfer, 95

Die erste uns bekannte städtische Verkehrszählung führt das Tiefbauamt Basel-Stadt zwischen den Jahren 1901 und 1935 auf den vier Rheinbrücken durch. Im Jahr 1901 ergeben die Messungen folgendes Bild: 14 Motorfahrzeuge (0.3%), 2700 Pferdefuhrwerke (52.2%), 1420 Handwagen (27.5%), 1035 Velos (20%). Bei derselben Verkehrszählung im Jahr 1923, beträgt der Anteil der Velos bereits 72.8% oder 10'166 Fahrräder. D.h. innert 22 Jahren verzehnfacht sich in der Stadt-Basel die Zahl der Velos, was einer jährlichen Zuwachsrate von 10.94% entspricht. Ein Boom der noch jahrzehntelang anhalten wird.

Quelle: Tagesverkehr auf den vier Rheinbrücken der Stadt Basel zwischen 1901 und 1935, Oberholzer 1939, 131 / Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts; Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Nun war erstmals eine Maschine auf den Strassen unterwegs. Noch im Konkordat von 1914 wird das Velo als Maschine bezeichnet: «*Art. 58. Jedes Fahrrad muss mit einem nummerierten Kontrollschilde versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der*

Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen». Zwar sind Maschinen schon seit längerem in verschiedensten Bereichen im Einsatz, doch keine, mit welchen sich Personen auf der Strasse fortbewegen können.

Damit wird deutlich, dass sich den Menschen von damals mit dem Fahrrad eine völlig neue Dimension eröffnet. Nebst dem viele Menschen Neuem damals wie heute skeptisch gegenüberstehen, hat die dahinterstehende Technik für viele auch etwas Unheimliches an sich. Das schlimmste jedoch ist die, für damalige Verhältnisse, immense Geschwindigkeit, mit welcher diese Maschinen beinahe lautlos auftauchen, an Menschen und Pferden vorbei «rasen» und auf diese Weise im eigentlichen Sinn des Wortes Schrecken verbreiten.

Bei dieser Entwicklung ist auch wichtig, zu verstehen, dass die Verbreitung des Fahrrads von den Städten ausgeht. Denn dort kommt erschwerend hinzu, dass immer mehr Menschen auf weniger Raum leben und nebst Pferden, Kutschen, Fuhrwerken und Handwagen auch bedeutend mehr Velos unterwegs sind als auf dem Land. Die rapide Zunahme der Velos führt dazu, dass dieses neumodische Vehikel in breiten Teilen der Bevölkerung als Plage und das Verhalten vieler Radfahrer als rüpelhaft empfunden wird. Es wird auf Plätzen, in Anlagen und Parks sowie auch auf den Trottoirs gefahren. Nun werden die Pferde neuerdings von Maschinen überholt bzw. die Velos kommen ihnen in bisher unbekanntem Tempo entgegen. Die Tiere, welche in den Städten zu tausenden unterwegs sind, werden damit zusätzlichem Stress ausgesetzt. Scheuende Pferde sind für alle Verkehrsteilnehmenden ein erhebliches Risiko, welches auch zu Todesfällen führt. Die Fussgänger fühlen sich direkt durch die Velofahrer und/oder indirekt durch die verängstigten Pferde zurückgedrängt, verunsichert oder gar bedroht.

Bereits im Protokoll des Gemeinderats der Stadt Fribourg (Seiten 431-432) vom 10. Juni 1869 ist zu lesen: «*Die Polizei schlägt eine Ergänzung zu Art. 12 b des Gesetzes über die Gemeinden vor, welche unter Androhung einer Geldstrafe von frs 2,00 jegliches Velociped-Rennen innerhalb der Stadt verbietet, da die verwinkelten und engen Strassen diese Art von Übung nicht zulassen. Diese Massnahme muss die Pfalz einbeziehen, denn wenn Pferde, die auf Velocipedes treffen, Angst bekommen würden, wären schwere Unfälle zu befürchten*».

Aus diesem Grund schreibt bereits die Verordnung betreffend das Radfahren des Kantons Basel-Land, vom 2. Oktober 1889 vor: «*Die Radfahrer haben bei ihrer Annäherung an Fussgänger, Reiter und Fuhrwerke auf eine Distanz von wenigstens 30 m ein Signal zu geben und dann langsam vorbeizufahren …*» [DOKUMENT]. Dieses Signal muss gemäss Verordnung mit einer Pfeife, einem Horn oder dergleichen gegeben werden. Auf dem Land mag diese Vorschrift noch mehrheitlich ihre Wirkung haben. Doch in den dicht besiedelten und dicht befahrenen Städten lassen sich die Probleme damit nicht lösen.

Am 30. Mai 1893 veröffentlicht die Neue Zürcher Zeitung NZZ dazu folgende Mitteilung aus dem Publikum: «*Die Velo-Frage beschäftigt gegenwärtig das stadtzürcherische Publikum beinahe mehr als der Fleischabschlag, denn dort handelt es sich nicht um Geldfragen, sondern um das Wohl und Wehe unserer eigenen Knochen und es wundert uns sehr, dass die Polizei bis zur Stunde nicht mit strammer Verordnung eingeschritten ist. Wird jemand überfahren, so benützt in der Regel der Missetäter die Überlegenheit seines Stahlrosses und fliegt davon. Nachdem aus diesem an und für sich schönen Sport eine Kalamität zu werden droht, so erscheint als erste Notwendigkeit den Velofahrer unter die gleichen Gesetze wie die übrigen Fuhrleute zu bringen. Wie die Droschken soll jedes Velo mit sichtbarer grosser Nummer versehen und der Besitzer auf der Polizei eingetragen sein. Die Nummer soll am Hinterrade angebracht sein, damit man den Fliehenden derart leicht eruieren kann. Hoffentlich genügt diese Anregung um die Behörden zu raschem und energischem Eingreifen zum Schutze unserer Bevölkerung anzuhalten. M.»*

Im Protokoll des Stadtrats (Geschäft 1296) vom 20. Juni 1893 wird dazu festgehalten: «*Die ausserordentliche Entwicklung des Radfahrerverkehrs verbunden mit den damit für Fussgänger entstehenden Gefahren machen den Erlass von Polizeivorschriften zur Regelung des Verkehrs … notwendig*». Auch die Begründung der Velo-Klubs für die von ihnen vorgeschlagene Verordnung mit Fahrradkennzeichen wird nochmals zitiert: «*Um ein geordnetes Fahren mit Velos in der Stadt Zürich herbeizuführen und Unglücksfälle möglichst zu beschränken*» [DOKUMENT].

Im Protokoll des Stadtrats (Geschäft 1647) vom 16. September 1893 zur Verordnung mit Fahrradkennzeichen wird dazu festgehalten: «*Fuhrwerke und Reiter bieten für das Publikum lange nicht so viele Gefahren, wie die Unzahl schnell und geräuschlos daher fahrenden Velos* [DOKUMENT].

Im Geschäftsbericht des Stadtrates der Stadt Zürich vom Jahr 1894 wird dazu beschrieben: «*Veranlasst durch spezielle Vorfälle und mit Rücksicht auf die örtliche Verkehrsdichtigkeit wurde das Befahren des Tonhalleplatzes mit Fahrrädern an Sonntagen verboten und den Velofahrern auch an Werktagen beim Befahren dieses Platzes die grösste Vorsicht zur Pflicht gemacht*» [LINK / Seite 57].

Der Regierungsrat des Kantons Luzern begründet die Einführung der Kontrollschilder im Jahr 1896 wie folgt: «*Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, dass auf den öffentlichen Strassen Leute von Velofahrern überfahren und verletzt wurden, ohne dass es gelungen wäre die Fehlbaren für die Folgen ihrer Unvorsichtigkeit verantwortlich zu machen. Die Betreffenden machen sich rasch aus dem Staube, und die Verletzten hatten das Nachsehen. Um eine gewisse Kontrolle über die Radfahrer herbeizuführen und speziell es zu ermöglichen, dass die Verletzten ihre Ansprüche geltend machen können, hat der Regierungsrat nachstehende ergänzende Verordnung betreffend das Fahren mit Velozipedes erlassen*» [DOKUMENT].

Dieser bisher unbekannte Dichtestress löst Aggressionen aus. Radfahrer werden mit Gegenständen beworfen, es werden ihnen Hindernisse in den Weg gelegt oder in die Speichen geworfen. Es werden auch Hunde auf die Velofahrer gehetzt, welche ihrerseits versuchen, sich die Vierbeiner mit speziell dafür hergestellten Radfahrer-Petarden (zum Schutz gegen Hunde) vom Leib bzw. vom Fahrrad zu halten. Doch was hat das alles mit Velonummern zu tun?

Wir werden sehen, dass diese Entwicklung bald in aller Munde und dementsprechend auch in den Medien präsent ist. Nachdem das Erlassen von Regeln mittels Verordnungen nicht die gewünschte Wirkung zeigt und damit der Druck der Öffentlichkeit zunimmt, wird sich auch die Politik wirksamere Massnahmen gegen den neuartigen Dichtestress im Verkehr einfallen lassen müssen. In einigen Städten ist der Druck so gross, dass diese nicht auf eine kantonale Lösung warten, sondern ausschliesslich für ihr Stadtgebiet völlig neue Massnahmen ergreifen. Das Fahrradkennzeichen wird dabei sowohl in den Kantonen wie auch in den Städten die zentrale Rolle spielen.

1892: Niederlande führt lokale Steuern auf Velos ein

In den Niederlanden werden lokale Steuern auf Fahrräder bereits 1892 eingeführt. Eine Kontrolle in Form einer Fahrradkarte oder Fahrradkennzeichen gibt es zu dieser Zeit noch nicht. Die erste nationale Besteuerung der Velos erfolgt zwischen 1897 und 1919. [LINK]

1892 LU: Doch kein historischer Moment in Luzern

07.06.1892

Die «Verordnung betreffen das Fahren mit Velocipedes vom 7. Juni 1892» nehmen wir nicht zur Dokumentation in unser Archiv auf, weil sich damals etwas Besonderes oder gar etwas von historischer Bedeutung ereignet hätte; ganz im Gegenteil.

Der Grund liegt darin, dass zum einen die Frage, wo die ersten Velonummern ausgegeben wurden, im Kontext unserer Geschichte, eine der wichtigen ist. Gleichzeitig war die Antwort darauf bis vor Kurzem nicht belegt. Auch wir haben uns jahrzehntelang an diese Vorstellung gehalten; wir haben einfach angenommen, dass es schon so sein wird. Doch ob Vermutung, Behauptung oder Vorstellung, es ist einfach falsch.

Dass der Kanton Luzern bereits am 7. Juni 1892 die ersten Velonummern der Schweiz ausgegeben hat, ist ein Mythos, der während Jahrzehnten standhaft überliefert wurde. Dieser hat sich in einer Art Verstärkungs-Schlaufe zwischen Sammlern und Medien etabliert und laufend verfestigt. Deshalb ist die oben erwähnte Verordnung, bei welcher es ausschliesslich um die «Regulierung des Velofahrens im Interesse der öffentlichen Ordnung» geht, von entscheidender Bedeutung. Sie ist der eindeutige Beleg dafür, dass 1892 in Luzern keine Velonummern in Umlauf gebracht worden sind [DOKUMENT].

Dieser Akt erfolgt erst 1896 mit einem (nahtlosen) Nachtrag zu dieser Verordnung. Aus diesem Nachtrag wird auch klar, weshalb dieses Gerücht in die Welt gesetzt wurde. Jemand muss das richtige Dokument zwar bereits vor Jahrzehnten gefunden, jedoch völlig falsch interpretiert haben. Denn wenn man den Titel nicht genau liest (wie es uns beim ersten Hinsehen ergangen ist), lautet er: «Verordnung betreffend … das Fahren mit Velocipedes vom 7. Juni 1892». Das Jahr 1896, aus welchem der Nachtrag zur Verordnung stammt, wird im Titel selbst nicht erwähnt; es erscheint erst ganz am Ende des Dokuments (Datum 17. Januar 1896 / Inkrafttreten 1. Mai 1896) [DOKUMENT]. Damit wird uns auch in Erinnerung gerufen, dass das Wichtigste oft erst zum Schluss kommt.

Damit bleibt an dieser Stelle noch offen, welcher Kanton diesen historischen Platz einnehmen wird. Soviel sei schon gesagt; Luzern ist es definitiv nicht.

Allerdings könnte es wie in Zürich (1893), Fribourg (1893), Lausanne (1895) oder Bern (1896) auch sein, dass zwar nicht der Kanton, jedoch die Stadt Luzern bereits 1892 Velonummern angeordnet hat. Auch dieser Frage sind wir nachgegangen. Doch im Stadtarchiv Luzern haben wir trotz Unterstützung der Mitarbeitenden keinen Hinweis auf städtische Kennzeichen gefunden.

1892: Erste Armee Radfahrerschule in Bern

08.1892

Bereits vier Monate nach Inkrafttreten des neuen «Bundesgesetzes betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen», findet im August 1892 die erste Radfahrer Rekrutenschule in Bern statt.

Die erste Radfahrer-RS 1892 in Bern

Die erste "merkwürdige Militär-Velocipedisten-Rekrutenschule" wurde unter der Leitung von Oberstleutnant Leupold im Monat August in der Infanterie Kaserne Bern abgehalten. Der Andrang soll enorm gewesen sein, so dass in vielen Kantonen Auswahlen getroffen werden mussten. Es nahmen total 215 Unteroffiziere und Soldaten aus allen Hauptwaffengattungen daran teil.

Nach der RS wurden die 43 Unteroffiziere und 155 Soldaten in die neuen 29 Radfahrer-Gruppen in den verschiedenen Waffengattungen umgeteilt. Das ganze Radfahrerkorps sollte aus 231 Mann bestehen. Die 22 Tage lang dauernde RS umfasste Instruktionen, Kartenlesen, Militärorganisation, Dienst bei den Stäben, Soldatenschute, Fahrdienst, Revolverkenntnisse und -schiessen, Fahrradkenntnis.

Ausrüstung und Bekleidung

Da die Infanterie-Uniform denkbar ungünstig für diese neue Truppengattung war, wurde sie mit einem einreihigen Rock mit Umlegekragen, einem Radmantel, einer besonderen Fahrhose mit Leder-gamaschen, einer Feldmütze (anstelle des Käppi) ausgerüstet. Als Bewaffnung wurde der Revolver Modell 1882 und das Infanterie Bajonett Modell 1889 eingeführt.

Quelle: Museum im Zeughaus, Schaffhausen, Sonderausstellung Juni 2008

Damit ist die Theorie des Gesetzes im Eiltempo in der Praxis der Schweizer Armee angekommen. Zu diesem Zeitpunkt waren noch sämtliche Velos der Zivilbevölkerung und der Armee ohne Fahrrad-kennzeichen unterwegs, was wir noch belegen werden.

Bemerkung der Redaktion: Entgegen der Zusammenfassung des «Museum im Zeughaus», Schaffhausen gibt es zu dieser Zeit, gemäss dem «Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen» [LINK] noch keine Radfahrer-Rekrutenschule. Wer Radfahrer werden will, musste bereits eine Rekrutenschule der Infanterie oder einer anderen Truppengattung bestanden haben. Anschliessend muss zusätzlich eine spezielle Radfahrerschule von drei Wochen absolviert werden.

1892 BS: Petition der Radfahrervereine – Beginn unserer Zeitrechnung

13.12.1892

Am 23. September 1872 wurde im Kanton Basel-Stadt das Polizeistrafgesetz in Kraft gesetzt. Dieses Ereignis haben wir weiter oben den «Urknall im Schweizer Velonummern Universum» genannt, da die Genehmigung dieses Gesetzes der am weitesten zurückliegende offizielle Akt ist, welcher bei der Einführung kantonaler Fahrradkennzeichen in der Schweiz eine Rolle spielt. D.h. auf dem Weg zur Velonummer war an diesem Gesetz nicht vorbeizukommen.

Nun ist die Zeit reif und die Delegierten der Radfahrer-Vereine Basels greifen dieses Gesetz bzw. dessen Artikel 129 auf: «*Übertretungen in Bezug auf Fahren, Reiten, Viehtreiben*» auf. Dieser regelt in Absatz 1: «*Mit Geldbusse bis zu dreissig Franken, in schweren Fällen oder bei Wiederholungen mit Geldbusse bis zu fünfzig Franken oder Haft bis zu einer Woche wird bestraft: Wer, … in der inneren Stadt oder den Anlagen mit Velocipeden fährt …*». Mit anderen Worten, das Velofahren in Basels Innenstadt ist seit 20 Jahren verboten [DOKUMENT].

Mit der Petition an den Grossen Rat (Kantonsparlament) stellen die Delegierten der Radfahrer-Vereine Basels am 13. Dezember 1892 das Gesuch, das Radfahren (den freien Verkehr) in allen fahrbaren Strassen der Stadt, mit Ausnahme jener des ersten Stadtbezirks, zu gestatten.

Nachdem sich in den 20 Jahren seit dem «Urknall» die verschiedensten technologischen, gesell-schaftlichen und politischen Veränderungen im Hintergrund, kaum wahrnehmbar, darauf zu ent-wickelt haben, ist nun der Boden für die ersten Fahrzeugkennzeichen der Schweizer Verkehrs-geschichte (scheinbar) bereitet.

Es sind in Basel und in Zürich die Vorstösse der Radfahrer-Vereine, welche dem Schweizer Fahrradkennzeichen zum Durchbruch verhelfen. Die Intervention am 13. Dezember 1892 in Basel markiert den Beginn der Zeitrechnung zur «Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen». Alles was nun in dieser 120-jährigen Geschichte folgt, hat einen kausalen Zusammenhang mit diesem Schlüssel-Ereignis.

Trotz Unterstützung der Mitarbeitenden des Staatsarchivs Basel-Stadt konnten wir die Petition selbst, diesen Grundstein der hier erzählten Geschichte, in den Archiven leider nicht finden. Dazu schreibt uns das Staatsarchiv am 14.11.2023 per E-Mail: «*Leider konnte ich das Original der gesuchten Petition des Radfahrer-Vereins Basel trotz aufwändiger Suche nicht finden. Petitionen wurden oft nur als Zusammenfassungen in den Protokollen überliefert*». Eine Rekonstruktion des Inhalts der Petition aus den Protokollen des Regierungsrats und des Grossen Rats des Kantons Basel-Stadt liefert folgende Anhaltspunkte:

- Die Petition wird offenbar am 13. Dezember 1892 verfasst.
- Als Absender werden die «Delegierten der Radfahrer-Vereine Basels» genannt.
- Die Petition wird dem Grossen Rat am 31. Dezember 1892 eingereicht.
- In den Protokollen wird die Petition kurz mit «Radfahren in der Stadt» betitelt.
- Genauer geht es um das Gesuch, das Radfahren (den freien Verkehr) in allen fahrbaren Strassen der Stadt, mit Ausnahme jener des ersten Stadtbezirks, zu gestatten.
- Am 2. Januar 1893 wird die Petition vom Präsidium des Grossen Rates zur Berichterstattung an die Petitionskommission überwiesen.
- Am 9. Februar 1893 kommt die Petition erstmals im Grossen Rat zur Sprache.

[DOKUMENT] Achtung: Leider fehlt der Link, da die Petition noch nicht gefunden wurde.

1892: Die Idee des Schweizer Kontrollschilds für Fahrräder entsteht

Wie im Kapitel «1892: Dichtestress in den Städten» beschrieben, wächst mit zunehmendem Velo-Verkehr auch der Druck auf die Politik, wirksame Massnahmen gegen die Verunsicherung, welche die Fahrräder verbreiten, zu ergreifen. Verschiedene Kantone haben bereits in den 1880er-Jahren Verkehrsregeln in Form von Gesetzen und Verordnungen über das Radfahren eingeführt. Allerdings zeigen diese nicht die gewünschte Wirkung. Diesen Mangel führt man vor allem auf die Anonymität zurück, in welcher die Radfahrer unterwegs sind. So überraschend sie auftauchen, so schnell sind sie unerkannt wieder verschwunden.

Aus diesem Grund werden die Regierungen der Kantone und die Räte einiger Städte in naher Zukunft dazu übergehen, neuartige Verordnungen in Kraft zu setzen. Das bahnbrechende an diesen Verordnungen wird sein, dass man nun gewillt ist, deren Einhaltung Nachdruck zu verschaffen, indem der Anonymität der Lenker*innen ein Ende gesetzt wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen sich sämtliche Radfahrer bei der Polizei registrieren, eine Radfahrerkarte erwerben und an ihrem Velociped, gut sichtbar ein Kontrollschild anbringen. Ausserdem werden die Halter der Velos in einem amtlichen Register mit Bezug zur vergebenen Nummer registriert. Diese Kontroll-Schilder, mit ihrer von weitem lesbaren Nummer, machen ihrem Namen alle Ehre.

Die neuen Regeln werden von der grossen Mehrheit der Fussgänger und den Haltern der Pferdefuhrwerke mit Sicherheit als Fortschritt und spürbare Verbesserung wahrgenommen. Um den weiteren Verlauf der Geschichte nachvollziehen zu können, ist jedoch wichtig, dass wir uns zumindest ansatzweise auch in die Rolle der Velofahrer*innen versetzen. Von diesen werden die neuartigen

Verordnungen mit Sicherheit als Zäsur und von vielen auch als «Freiheitsberaubung» erlebt. Ein weitverbreitetes Gefühl, das nicht ohne Folgen bleiben wird.

1892-2011: Fahrradkennzeichen, Kontrollschild, Velonummer - was jetzt?

Nachdem wir im Kapitel «1874 Paris: Fahrradkennzeichen oder nicht – Versuch einer Definition» versucht haben zu bestimmen, was ein Fahrradkennzeichen ausmacht, stellt sich spätestens jetzt die Frage, was in diesem Zusammenhang eigentlich eine «Velonummer» ist. Handelt es sich dabei einfach um die Deutschschweizer Bezeichnung des Fahrradkennzeichens? Nein, dem ist nicht so. Doch ist die Unterscheidung für das Verständnis der weiteren Geschichte wichtig, allerdings nicht ganz einfach, da es mindestens fünf verschiedene Betrachtungsebenen dazu gibt.

Umgangssprache

Allgemein gesehen ist «Fahrradkennzeichen» der Überbegriff, welcher sowohl die aus verschiedenen Metall-Konstruktionen zwischen 1893 und 1988 hergestellten Velonummern, wie auch die ab 1988 / 1990 in der Schweiz bis 2011 ausgegebenen selbstklebenden Fahrrad-Vignetten umfasst. In diesem Sinne wird auch in der Umgangssprache der 80er- und 90er-Jahre klar zwischen Velonummer und Vignette unterschieden.

Gesetzgebung bis 1960; Kontrollschild, Kennzeichen

Die allerersten in der Schweiz definierten Fahrradkennzeichen werden in der Verordnung der Stadt Zürich vom 20. Juni 1893 schlicht «Nummer» genannt. In der Verordnung des Kantons Basel-Stadt vom 14. März 1894 nennt man sie schon etwas spezifischer «Fahrradnummer». Allerdings werden sie bereits zuvor, im Protokoll der Regierungsratssitzung vom 21. Februar 1894, als «Kontrollschild» bezeichnet. Diese Überlieferung macht deutlich, was die Absicht der Regierung bzw. der Zweck der Fahrradnummer der ersten Stunde ist.

Bis zur Inkraftsetzung des ersten Bundesgesetzes (1.1.1960) werden in den kantonalen Verordnungen, nebst zahlreichen anderen Bezeichnungen meist die Begriffe «Kontrollschild» und «Kennzeichen» verwendet. Auch im Bundesgesetz vom 15. März 1932, welches das Fahrradkennzeichen in einem legendären Satz nur ein einziges Mal erwähnt, wird es so genannt: «*Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit*».

Gesetzgebung ab 1960; Fahrradkennzeichen

In der Bundesgesetzgebung wird der Begriff «Fahrradkennzeichen» ab dem zweiten Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (Inkraftsetzung 1.1.1960), bis zur Abschaffung der selbstklebenden Velovignette per 31. Dezember 2011 verwendet. Der Begriff Velonummer ist weder in Gesetzen noch Verordnungen des Bundes zu finden. Auch haben wir die Velonummer in keiner kantonalen Regelung gefunden.

Fahrradkennzeichen-Kriterien

Die von den Kantonen und zuvor von einigen Schweizer Städten zwischen 1893 und 1932 ausgegebenen Kontrollschilder entsprechen in jeder Beziehung den von uns definierten drei Fahrrad-

kennzeichen-Kriterien: Amtliche Zuteilung, Zeichen (Buchstaben, Ziffern), Identifizierung des Fahrzeugs.

Ab dem Jahr 1933 werden die Schweizer Velonummern zwar noch amtlich zugeteilt, jedoch erfüllen die nun deutlich kleineren Schilder das Fahrradkennzeichen-Kriterium der Identifizierbarkeit des Halters im fliessenden Verkehr nicht mehr. Aus Distanz können nur noch der Kanton und das Gültigkeitsjahr identifiziert werden. Es gibt sogar Kantone, welche während bis zu acht Jahren ganz auf eine Nummerierung ihrer Schilder verzichten, womit eine Identifikation (Bezug zum Halter) unmöglich wird. Auch auf dieses Phänomen werden wir noch ausführlich eingehen.

Mit der Einführung der Velovignette im Jahr 1989 entfällt dann auch noch das Fahrradkennzeichen-Kriterium der amtlichen Zuteilung und mit ihr der bisherige Fahrradausweis sowie der Eintrag im Register der Ausgabestelle. Damit verliert die Vignette gemäss unserer Definition definitiv den Status eines Fahrzeugkennzeichens und wird zum anonymen Nachweis einer erbrachten Geldleistung, auf das Niveau eines Konzert-Tickets, eines Fahrscheins oder einer Autobahnvignette zurückgestuft. Jedoch gibt es auch danach noch begriffliche Widersprüche.

Historisch gewachsene Widersprüche

Obwohl die Vignette nicht mehr einer Person zugeordnet werden kann, heisst es in Artikel 34 der Verkehrsversicherungsverordnung VVV, Stand, 24. Mai 1989 [DOKUMENT] noch immer: «*Als Fahrradkennzeichen werden Vignetten abgegeben*». Daraus wird zwar klar, dass die Vignette eine Untergattung des Fahrradkennzeichens ist (siehe Umgangssprache), doch abgesehen davon ist das durchaus verwirrend. Um diesen «Widerspruch» einordnen zu können, ist es wichtig zu wissen, dass die erste gültige Version der VVV vom 20. November 1959 stammt, als darin die Velonummer nach dem «Schweizer-Norm-Design» definiert wurde. Diese Verordnung sieht eine Versicherungsnummer vor, welche noch einen registrierten Bezug zum Halter hat [DOKUMENT].

Da das Fahrradkennzeichen aus Aluminium von der Vignette (mit Versicherungsnummer jedoch ohne Bezug zum Halter) abgelöst wurde, handelt es sich bei der Verwendung des Begriffs «Fahrradkennzeichen» unseres Erachtens um ein historisch gewachsenes Überbleibsel. Denn mit der Vignette entfällt z.B. auch die Möglichkeit, bei einem aufgefundenen Fahrrad den Halter ausfindig zu machen. Also beschreibt der oben zitierte Satz, mit dem bereits bestehenden Vokabular den Übergang von einem in den nächsten Zustand. Oder anders gesagt; hätte es vor der Vignette weder eine Velonummer aus Aluminium noch eine VVV gegeben, wäre der Begriff «Fahrradkennzeichen» 1989 mit ziemlicher Sicherheit gar nicht verwendet worden. Treffender wäre «Versicherungsnachweis», denn wie ebenfalls aus Artikel 34 hervorgeht, ist das noch der einzige Zweck der Vignette.

1893 VD: Payerne führt erste Luxus-Steuer auf Velos ein

25.07.1892 / 29.08.1892 / 01.01.1893

Gemäss einem Schreiben des Eidgenössischen Generalstabsbüros vom 28. Dezember 1896 erhebt die Gemeinde Payerne, autorisiert durch ein Dekret des Kantons Vaud vom 29. August 1892, ab dem Jahr 1893 auf jedes Fahrrad eine Luxus-Steuer von CHF 5.00 [LINK]. Dies ist möglicherweise schweizweit die erste Luxus-Steuer auf Velos. Die Kantone Genève und Vaud führen die Luxus-Steuer auf Fahrräder erst 1899 bzw. 1903 ein. Das Protokoll des Gemeinderats vom 27. Juli 1892 führt eine wahre Flut von Steuern auf. Die Velo-Steuer ist auf Seite 371 in Artikel 3 geregelt [DOKUMENT].

Einen Hinweis, dass zu diesem Zweck Fahrradkennzeichen oder ein Steuerschild eingeführt worden wären, haben wir nicht gefunden. Die Velonummern wurden im Kanton Vaud erst per 15. Juli 1900 eingeführt.

1893 BS: Regierung und Parlament - Petition Radfahren in der Stadt

09.02.1893 / 09.03.1893 / 11.03.1893 / 06.05.1893

Grosser Rat, Sitzung vom 9. Februar 1893

Am 13. Dezember 1892 reichen die Delegierten der Radfahrervereine Basels die Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» ein, welche verlangt, dass das Velofahren in der Stadt, mit Ausnahme des ersten Stadtbezirks erlaubt werden soll. Der Antrag wurde vom Präsidium des Grossen Rates (Kantonsparlament) am 2. Januar 1893 der Petitionskommission zur Berichterstattung überwiesen. Dieser Bericht wird im Parlament am 9. Februar 1893 vorgestellt.

Da es im Gegensatz zu einigen anderen Kantonen in Basel-Stadt noch keine Verordnung über das Radfahren gibt und das Fahrverbot in der Stadt im Polizeistrafgesetz geregelt ist, wenden sich die Radfahrer-Vereine mit ihrer Petition an das Kantonsparlament, welches für die Änderung von Gesetzen zuständig ist.

Die Petitionskommission steht dem Anliegen der Radfahrer grundsätzlich positiv gegenüber. Allerdings ist sie der Meinung, dass solche Detailfragen des Fahrverkehrs nicht Sache des Grossen Rates sind, sondern mittels Verordnung durch den Regierungsrat geregelt werden müssen. Deshalb beantragt die Petitionskommission: «*Die Eingabe der Radfahrer-Vereine Basels wird dem Regierungsrate zur Behandlung und Beschlussnahme zugestellt*».

Grosser Rat, Sitzung vom 9. März 1893

Am 9. März 1893 berät der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Bericht der Petitionskommission zur Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» der Radfahrervereine Basels. Der Antrag der Kommission wird ohne Wortmeldung genehmigt und dem Regierungsrat zur Behandlung und Beschlussfassung überwiesen.

Regierungsrat, Sitzung vom 11. März 1893

Am 11. März 1893 überweist der Regierungsrat die Petition an das Polizeidepartement. Dieses erhält den Auftrag, eine Verordnung (Fahrordnung) zu erarbeiten.

Regierungsrat, Sitzung vom 6. Mai 1893

Dem Männer Radfahrer Verein dauert die Behandlung der Petition offenbar zu lange, weshalb er den Regierungsrat am 6. Mai 1893 um baldigen Entscheid in dieser Sache ersucht. Auch diese «Mahnung» wird dem Polizeidepartement zum bereits erteiltem Auftrag überwiesen.

Hinweis: Die meist in deutscher Kurrentschrift verfassten Protokoll-Auszüge haben wir in heutige Typographie umgewandelt und digitalisiert. Den vollständigen Wortlaut mit den Links zu den Originalquellen finden Sie hier [DOKUMENT].

1893 ZH: Bürger der Stadt Zürich fordern Velonummern gegen Missetäter

30.05.1893 / 03.06.1893

Nachdem im Kanton Basel-Stadt die Delegierten der Radfahrervereine am 13. Dezember 1892 ihre Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» eingereicht haben und diese inzwischen endlich auch beim Regierungsrat angekommen ist, regt sich in der Stadt Zürich gegen die Velofahrer Unmut in der Bevölkerung. Verängstigte Bürger sorgen sich um «das Wohl und Wehe ihrer Knochen» und fordern am 30. Mai 1893 in einem Beitrag in der Neuen Zürcher Zeitung NZZ die Einführung einer sichtbaren grossen Nummer, damit die Fliehenden leicht erkannt werden können [DOKUMENT].

«Mitteilungen aus dem Publikum: Die Velo-Frage beschäftigt gegenwärtig das stadtzürcherische Publikum beinahe mehr als der Fleischabschlag, denn dort handelt es sich nicht um Geldfragen, sondern um das Wohl und Wehe unserer eigenen Knochen und es wundert uns sehr, dass die Polizei bis zur Stunde nicht mit strammer Verordnung eingeschritten ist. Wird jemand überfahren, so benützt in der Regel der Missetäter die Überlegenheit seines Stahlrosses und fliegt davon. Nachdem aus diesem an und für sich schönen Sport eine Kalamität zu werden droht, so erscheint als erste Notwendigkeit den Velofahrer unter die gleichen Gesetze wie die übrigen Fuhrleute zu bringen. Wie die Droschken soll jedes Velo mit sichtbarer grosser Nummer versehen und der Besitzer auf der Polizei eingetragen sein. Die Nummer soll am Hinterrade angebracht sein, damit man den Fliehenden derart leicht eruieren kann. Hoffentlich genügt diese Anregung um die Behörden zu raschem und energischem Eingreifen zum Schutze unserer Bevölkerung anzuhalten. M.»

Die Reaktionen folgen postwendend. Am 3. Juni 1893 berichtet die Neue Zürcher Zeitung NZZ einerseits darüber, dass die Polizei die verschiedenen Vereine informiert hat, angesichts der Lage der Dinge, strenge Verfügungen zu erlassen. Andererseits werde an «verschiedenen begangenen Strassen» das Velofahren verboten, wenn die Vereine nicht dafür sorgen könnten, dass solche Klagen aufhören.

Ein weiterer klarer Beleg für die im Kapitel «1892: Dichtestress in unseren Städten» ausführlich beschriebene Situation.

1893 Frankreich: Erste nationale Besteuerung von Fahrrädern

01.06.1893

Ab 1. Juni 1893 werden die Fahrräder in Frankreich mit der "taxe sur les vélocipèdes" erstmals in einem Staat landesweit der Besteuerung unterzogen [DOKUMENT]. Eine zur Besteuerung gehörende und vom Staat ausgegebene «plaque de contrôle» (Kontrollschild) wird erst per 1. Mai 1899 eingeführt [DOKUMENT].

In der Schweiz liegt die Kompetenz für die Besteuerung des Strassenverkehrs bei den Kantonen. Allerdings werden, zumindest im Zusammenhang mit den Gesetzen und Verordnungen zum Verkehr, zu keiner Zeit Steuern auf Fahrräder erhoben. Steuern sind darin lediglich für Motorfahrzeuge vorgesehen. Für Fahrräder erheben die Kantone Taxen und Gebühren. Im Gegensatz zur Steuer geht es bei der Gebühr um die Bezahlung der Leistung, welche der Kanton im Zusammenhang mit der Ausgabe von Ausweiskarten und Kontrollschildern sowie der Überprüfung der Verkehrssicherheit des Velos usw. erbringt. Bezüglich dieser Gebühren und der Kosten für die Fahrradkennzeichen sehen die kantonalen Verkehrsverordnungen sowie die Konkordate von 1904 und 1914 sinngemäss folgende Formulierung vor: «*Die Kontrollschilder werden den Radfahrern von den Kantonen zum Selbstkostenpreis geliefert. Die Ausweiskarten sind alljährlich gegen eine von den Kantonen festzusetzende Gebühr*

zu erneuern» (Konkordat 1914). In diesem Sinne ist der im Zusammenhang mit Velos bis ca. 1920 oft verwendete Begriff «Taxe» ebenfalls als eine Gebühr und nicht als eine Steuer zu verstehen.

Allerdings wird nun selbstverständlich auch in der Schweizer Presse über die Französische Velo-Steuer berichtet. Dies führt dazu, dass man sich auch hierzulande, zumindest in einigen Kantonen, intensiv mit möglichen Ausnahmen zu obiger Regel beschäftigt:

Frankreich: 06. Januar 1894 / Le Nationale Suisse

Landesweite Besteuerung der Velos in Frankreich

In diesem Artikel werden nun die Einnahmen des Französischen Staats der letzten sieben Monate des Jahres 1893 für 130'447 Velos mit fr. 781'657.25 ausgewiesen [LINK, Seite 2].

Frankreich: 16. September 1902 / Le Franc-Montagnard

Einnahmen aus Velo-Steuer für das Jahr 1902 in Frankreich

In diesem Artikel werden die Einnahmen des Französischen Staats aus der Velo-Steuer mit 1'106’768 Fahrrädern für das gesamte Jahr 1902 auf fr. 6'293'401 beziffert [LINK, Seite 2].

GE: 24. September 1895 / Le Jura

Die Idee der Französischen Velo-Steuer wird in der Schweiz aufgegriffen

In diesem Artikel wird nun die direkte Verbindung zwischen der Besteuerung der Fahrräder in Frankreich und jenen Überlegungen hergestellt, welche in der Schweiz zur Einführung einer ähnlichen Steuer angestellt werden. Auch wird hier die Besteuerung der Velos ausdrücklich als «Luxus-Steuer» bezeichnet [LINK, Seite 1].

Vor allem in der Romandie gibt es um 1900 verschiedenste Projekte, welche im selben Atemzug die Besteuerung von Velos, Hunden, Pianos, Billardtischen, Pferdewagen und Autos vorsehen. Mit Sicherheit haben die Kantone Genève (1899) und Vaud (1903) solche Steuern eingeführt. Von einer «Luxus-Steuer» ist die Rede, da bei deren Einführung davon ausgegangen wird, dass das Radfahren vor allem eine Freizeitbeschäftigung für wohlhabende Leute ist. Allerdings führt diese Prämisse in der Öffentlichkeit und in den Kantonsparlamenten immer wieder zu Diskussionen. Das in unserem Zusammenhang Interessante an dieser Steuer ist, dass sie sich auch auf die Organisation der Ausgabe der Velonummern und sogar auf die Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen selbst auswirkt. Näheres dazu erfahren Sie in den entsprechenden Kapiteln unserer Chronologie.

1893: Muss der Beginn der Geschichte umgeschrieben werden?

01.06.1893

Beim Niederschreiben dieser Geschichte war der Stand der Nachforschungen bis zum 19. Januar 2024 der, dass der Kanton Basel-Stadt am 14. Februar 1894 die ersten Velonummern der Schweiz verordnet. Als wir also eben das Lektorat unserer Dokumentation abgeschlossen haben und Alt-Bundesrat Moritz Leuenberger anfragen wollen, ob er bereit wäre, das Vorwort dazu zu verfassen, erhalten wir vom Staatsarchiv des Kantons Zürich ein Dokument, nachdem wir bereits seit Jahren gesucht haben.

Obwohl dieser späte Fund eigentlich mit der Ausgabe der ersten Kennzeichen gar nichts zu tun hat, stellt er den Beginn der Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen möglicherweise völlig auf den Kopf. Dabei handelt es sich um ein handgeschriebenes Verzeichnis, welches die Ausgabe der ersten Nummerntafeln des Kantons Zürich ab dem 1. März 1902, also knapp 10 Jahre nach den ersten Velonummern der Schweiz, dokumentiert [DOKUMENT]. Daraus ziehen wir wesentliche Erkenntnisse, welche in folgenden Kapiteln festgehalten sind:

- 1902-1909 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern des Kantons Zürich
- 1909: Die Metallwarenfabrik Zug AG und die Emaille-Schilder

Auf der ersten der sechs Seiten wird festgehalten, wie viele Nummerntafeln für 1902 (das Jahr der Einführung der kantonalen Velonummern in Zürich), jeweils beginnend mit der Nummer 1, für jeden der 11 Bezirke, bestellt werden. Die ganz grosse Überraschung verbirgt sich hinter dem rätselhaften Eintrag «13200-14000» für den Bezirk 1, die Stadt Zürich. Er wirft die Frage auf, weshalb beim einen der beiden Produzenten die Nummern 1-100 und beim anderen, scheinbar willkürlich, die Nummern 13200-14000 als Lieferung eingetragen sind; und weshalb gibt es diese Besonderheit nur im Bezirk 1 der Stadt Zürich.

Nachdem wir zu diesem Zeitpunkt bereits wissen, dass die Städte Bern (1896) und St. Gallen (1900) vor ihren Kantonen Fahrradkennzeichen ausschliesslich für ihr Stadtgebiet ausgeben, drängt sich nun also die Frage auf, ob dies auch in Zürich der Fall war. Alleine bezüglich der Grösse der Stadt und der entsprechenden Verkehrsdichte, würde das nicht erstaunen. Erstaunlich ist lediglich, dass wir noch von keinem einzigen Sammler etwas von Velonummern der Stadt Zürich gehört, noch in einem Archiv dazu etwas gefunden haben.

Damit bahnt sich möglicherweise eine Sensation an. Denn je nach dem, wann die Stadt Zürich mit der Ausgabe eigener Nummern begonnen hat, könnte sie den Kanton Basel-Stadt von Platz 1 verdrängen. Die Ausgangslage ist spannend wie vor einem der legendären Fussballspiele zwischen dem FC Zürich und dem FC Basel zwischen 1965 und 1977 oder zuletzt zwischen 2003 und 2009. Also auf ins Stadtarchiv Zürich.

1893 ZH: Velo-Klubs der Stadt Zürich verfassen Vorschlag für Verordnung

01.06 1893 / 05.06.1893 / 06.06.1893

Im Stadtarchiv der Stadt Zürich werden wir tatsächlich fündig. Die Protokolle des Stadtrats und seine jährlichen Geschäftsberichte erweisen sich als äusserst ergiebig.

Am selben Donnerstag (1. Juni 1893), an dem Frankreich weltweit die erste nationale Besteuerung der Fahrräder einführt, treffen sich in Zürich rund 150 Radfahrer (150 Mann) zu einer allgemeinen Radfahrer-Versammlung im Kasino Aussersihl. Vertreten sind Mitglieder von fünf Velo-Klubs sowie einige unorganisierte Radfahrer. Es ist offensichtlich, dass dieses Treffen in direktem Zusammenhang mit dem Beitrag in der Neuen Zürcher Zeitung NZZ vom 30. Mai 1893 steht. Darin machen sich verängstigte Bürger Sorgen um «das Wohl und Wehe ihrer Knochen» und fordern die Einführung einer sichtbaren grossen Nummer für Velos, damit die Fliehenden leicht erkannt werden können.

Aufgrund der zunehmenden Klagen aus der Öffentlichkeit wegen «*zu schnellem Fahren mit Velos*». «*Um ein geordnetes Fahren mit Velos in der Stadt Zürich herbeizuführen und Unglücksfälle möglichst zu beschränken*» beschliesst die Versammlung, eine Kommission zu bilden, welche den bereits bestehenden Entwurf für ein Reglement definitiv ausarbeiten soll. Der Männer-Radfahrer-Verein Zürich wird in der Kommission durch Prof. Dr. Johann Barbieri vertreten, welcher 1886 das Photo-

graphische Institut der ETH in Zürich gegründet und es bis zu seinem Tod 1926 leitet. Sein Engagement für das Radfahren im Verein und in dieser Kommission bestätigt, dass das Velo zu dieser frühen Zeit vom Verkehrsmittel der breiten Bevölkerung noch meilenweit entfernt ist. Vielmehr war das Velofahren eine elitäre Freizeitbeschäftigung (ausschliesslich) für Männer, die sich ein solches Vehikel leisten konnten.

Aus dem Artikel der Neuen Zürcher Zeitung NZZ vom 3. Juni 1893 geht allerdings hervor, dass die Klagen aus der Öffentlichkeit nicht der einzige Grund für die rasche Reaktion der Velo-Klubs sind. Denn die Vereine wurden von der Polizei informiert, dass sie angesichts der Lage der Dinge einerseits strenge Verfügungen erlassen wird und andererseits an «verschiedenen begangenen Strassen» das Velofahren verbieten wird, wenn die Vereine nicht dafür sorgen könnten, dass solche Klagen aufhören. Der von der Bevölkerung und in der Folge nun auch von den Behörden ausgehende Druck auf die Radfahrer ist also enorm. Denn die in Aussicht gestellten Fahrverbote für Fahrräder sind keine leere Drohung. In den Städten Fribourg, Basel und Genf sind diese bereits seit 1869, 1872 bzw. 1887 Praxis.

Mit dem eigenen Vorschlag für eine Polizei-Verordnung nehmen die Velo-Klubs das Heft nun selbst in die Hand. Ihre Initiative soll vermeiden, dass der Fahrradverkehr in der Stadt eingeschränkt wird. Vor diesem Hintergrund ist auch die scheinbar überraschende Kompromissbereitschaft zu verstehen, mit welcher die Radfahrer sogar die Einführung einer Velonummer vorschlagen.

Die Kommission erledigt ihren Job am 5. Juni 1893. Bereits am 6. Juni 1893 stellt sie dem Polizei-Vorstand der Stadt Zürich einen Brief [DOKUMENT]mit ihrem Vorschlag für eine ausformulierte Verordnung zu.

Die Verordnung umfasst 11 Artikel. Sie sieht eine Bewilligung der Polizei und eine im Register eingetragene Nummer vor, welche vorne an der Steuerung des Velos deutlich sichtbar anzubringen ist [DOKUMENT].

Was sich hier bereits abzeichnet, ist das unterschiedliche Tempo, mit welchem man in Basel und Zürich die Einführung der Velonummern vorantreibt. Das sieht für die Basler nicht gut aus.

1893 ZH: Stadt Zürich verordnet die ersten Velonummern der Schweiz

20.06.1893

Unseres Erachtens gibt es in der kleinen Welt der Fahrradkennzeichen zwei Meilensteine, welche, zumindest in Bezug auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz als historisch bezeichnet werden dürfen. In diesem Kapitel kommen wir zum ersten dieser beiden Ereignisse.

Nachdem wir nach sämtlichen Kantonen nun nachträglich auch die grossen Schweizer Städte in unsere Recherchen einbezogen haben, steht nach unseren Erkenntnissen fest, dass die ersten Fahrradkennzeichen der Schweiz am 20. Juni 1893 in der Stadt Zürich verordnet werden.

Der von den Velo-Klubs am 6. Juni 1893 eingereichte Vorschlag für eine Verordnung betreffend das Velofahren wird vom Zürcher Stadtrat nochmals überarbeitet und an seiner Sitzung vom 20. Juni 1893 als «Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Zürich» kurzerhand und per sofort in Kraft gesetzt [DOKUMENT].

Im Protokoll des Stadtrats (Geschäft 1296) wird dazu festgehalten: «*Die ausserordentliche Entwicklung des Radfahrerverkehrs verbunden mit den damit für Fussgänger entstehenden Gefahren machen*

den Erlass von Polizeivorschriften zur Regelung des Verkehrs … notwendig». Auch die Begründung der Velo-Klubs für die von ihnen vorgeschlagene Verordnung wird nochmals zitiert: «*Um ein geordnetes Fahren mit Velos in der Stadt Zürich herbeizuführen und Unglücksfälle möglichst zu beschränken*». Beide Aussagen verdeutlichen die im Kapitel «1892: Dichtestress in unseren Städten» beschriebene prekäre Verkehrssituation, welche um die Jahrhundertwende in den grossen Schweizer Städten herrscht [DOKUMENT].

Die definitive Verordnung umfasst nun 6 Artikel mehr [DOKUMENT], folgt jedoch inhaltlich stark dem Vorschlag der Velo-Klubs. Gewisse Passagen daraus sind noch im 2. Konkordat von 1914 zu finden. Der Vorschlag der Zürcher Velo-Klubs kann also als wegweisend und damit als Mutter aller Schweizer «Fahrradkennzeichen-Verordnungen» bezeichnet werden.

Damit hat der Kanton Basel-Stadt das Rennen um die Verordnung der ersten Fahrradkennzeichen verloren. Interessanterweise kommt der Anstoss für die erste Verordnung mit Velonummern auch in der Stadt Zürich von den Radfahrervereinen. In Basel haben jedoch die Delegierten der Radfahrer-Vereine Basels ihr Gesuch, das Radfahren in der Innenstadt zu gestatten, bereits am 13. Dezember 1892 als Petition an den Grossen Rat (Kantonsparlament) eingereicht. Erst am 11. März 1893 überweist der Regierungsrat die Petition an das Polizeidepartement. Dieses erhält den Auftrag, eine Verordnung zu erarbeiten. Die ausbleibende Verordnung wird am 6. Mai 1893 vom Männer Radfahrer Verein offiziell moniert.

An diesem Stand der Dinge hat sich bis zur Verabschiedung der Polizeiverordnung in Zürich nichts geändert. D.h. nachdem in Basel nach sechs Monaten noch keine Verordnung vorliegt, hat man in Zürich das Feld von hinten aufgerollt und dazu von der Eingabe der Velo-Klubs bis zur Inkraftsetzung der Verordnung eben mal 14 Tage gebraucht. Unabhängig davon, ob man eher dem Basler oder dem Zürcher Lager zugeneigt ist, eine beeindruckende Leistung. Trotzdem wird sich die Stadt Zürich diesen historischen Meilenstein mit einer anderen Stadt teilen müssen, da es in Zürich mit der tatsächlichen Ausgabe der Velonummern klemmt.

Als ob das alles für Basel-Stadt nicht schon genug wäre, zeichnet sich nun am Horizont noch weiteres Ungemach aus Süd-Süd-West ab.

1893 ZH: Fahrradkennzeichen vorne und hinten am Velo!

20.06.1893

Abgesehen davon, dass der Stadtrat in Zürich die ersten Velonummern der Schweiz verordnet, enthält die ursprünglich erste Fassung des Polizeigesetzes vom 20. Juni 1893 bezüglich der Velonummern eine ganz besondere Regelung. Die Fahrradkennzeichen werden in Artikel 4 wie folgt eingeführt: «*Jeder Radfahrer erhält ausser der auf seinen Namen ausgestellten Bewilligungskarte die im Register eingetragene Nummer, die er in zwei Exemplaren, das eine nach vorne an der Steuerung, das andere nach Rückwärts an der Rückseite des Sitzes am Fahrrad deutlich sichtbar anzubringen hat*».

In diesem Punkt folgt der Stadtrat also nicht dem Verordnungs-Vorschlag der Velo-Klubs, sondern er hat die Idee, dass Velos sowohl vorne wie hinten ein Kennzeichen haben sollen. Es wird sich zeigen, dass der Stadtrat in dieser Beziehung nochmals über die Bücher gehen muss, bevor die erste Velonummer an einem Fahrrad montiert wird.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Die Entstehung der ersten verordneten Fahrradkennzeichen der Schweiz geht auf die Versammlung der Velo-Klubs der Stadt Zürich vom 1. Juni 1893 und den daraus hervorgegangenen Vorschlag für eine Verordnung zurück, welcher dem Stadtrat am 6. Juni 1893 eingereicht wird.
- Die Mutter aller Schweizer «Fahrradkennzeichen-Verordnungen», die «Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Zürich», wird vom Stadtrat bereits am 20. Juni 1893 per sofort in Kraft gesetzt.
- Das Radfahren auf dem Gebiet der Stadt Zürich ist nur mit polizeilicher Bewilligung gestattet. Diese Regel gilt auch für Radfahrer, die ausserhalb der Stadt wohnen.
- Die Bewilligung muss jährlich erneuert werden.
- Wenn jemand des Fahrens gänzlich unkundig ist, kann die Bewilligung verweigert oder entzogen werden.
- Die Benutzung einer Bewilligung durch andere Personen ist verboten; der Inhaber der Bewilligung ist dafür haftbar.
- Mit der Erteilung der Bewilligung werden Name, Beruf, Geburtsjahr, Heimat- und Wohnort sowie die ausgegebene Nummer von der Polizei registriert.
- Für die Ausgabe der Nummern und der Bewilligungskarten ist das Polizeiinspektorat zuständig.
- Die Nummern werden zum Selbstkostenpreis abgegeben. Für die Bewilligungskarte ist eine Gebühr von CHF 2.00 zu entrichten.
- Die Nummer hat den Status eines Kontrollschildes, wird jedoch nicht als solches bezeichnet. D.h. sie dient in erster Linie zur Kontrolle, ob das Fahrzeug für den Verkehr zugelassen ist. Da die Ziffern bis zu 4 cm gross sind, ist diese Kontrolle bzw. die Identifikation des Fahrrad-Halters, wie heute bei Autos, auch aus einiger Distanz möglich.
- In der ursprünglich vom Stadtrat am 20. Juni 1893 genehmigten Polizeiverordnung ist vorgesehen, dass am Velo sowohl vorne wie hinten ein Kennzeichen angebracht werden muss. Allerdings wird diese in der Geschichte einmalige Regelung bereits am 16. September 1893, noch bevor die ersten Velonummern ausgegeben werden, wieder aufgehoben, da die Montage hinten am Fahrrad nicht praktikabel ist. Nun ist die Nummer deutlich sichtbar nach vorne an der Steuerung des Fahrrads anzubringen.
- Es ist verboten, das Vorbeifahren von Radfahrern mutwillig zu verhindern.
- Es gibt keine Ausnahmen für militärische Radfahrer.
- Mit der Radfahrerkarte ist weder obligatorisch noch fakultativ eine Versicherung bzw. Versicherungsdeckung verbunden.

1893 FR: Velo-Club Fribourg bringt neue Verordnung ins Rollen

27.06.1893

Genau eine Woche, nachdem der Stadtrat in Zürich die ersten Velonummern der Schweiz verordnet, behandelt der Gemeinderat der Stadt Fribourg (Regierung) am 27. Juni 1893 eine Anfrage des «Velo-Club de Fribourg». Am 9. Juli 1893 wird in Fribourg die kantonale Radmeisterschaft durchgeführt und der Club fragt den Gemeinderat für einen Beitrag zur Finanzierung der Sieger-Preise an. Der Rat sieht sich in dieser Sache nicht zuständig und lehnt das Anliegen der Velofahrer kurzerhand ab. Jedoch will der Gemeinderat in diesem Zusammenhang nun von der Polizei wissen, ob es in der Stadt Fribourg ein Reglement über den Fahrradverkehr gibt. Falls dies nicht der Fall ist, wird die Polizei beauftragt, ein solches zu erarbeiten. [DOKUMENT].

Wir werden sehen, dass sich die Stadt Fribourg damit anschickt, in die frühste Zeit der Velonummern einzugreifen.

1893 FR: Polizeidirektor reicht Gemeinderat von Fribourg Verordnung ein

04.07.1893

Bereits eine Woche nachdem der Polizeidirektor von Fribourg den Auftrag erhalten hat, legt er der Regierung am 4. Juli 1893 seinen Entwurf für ein «règlement pour la circulation des vélocipèdes» vor [DOKUMENT]. Dieses wird am 19. Juli 1893 beraten. Doch zuvor gibt es noch wichtige Neuigkeiten aus dem Kanton Genf.

1893 GE: Genève verordnet erste kantonale Plaque de Vélo der Schweiz

18.07.1893

Bereits am 31. Mai 1887 hat der Regierungsrat mit dem «Règlement sur la circulation des voitures, omnibus, cavaliers, conducteurs d'animaux et vélocipèdes» in weiten Teilen der Genfer Innenstadt ein Velo-Fahrverbot verhängt. In Ergänzung dazu beschliesst der Regierungsrat am 18. Juli 1893 für das gesamte Kantonsgebiet per 1. November 1893 «la plaque portant un numéro d'ordre» (die Velonummer) einzuführen. Damit ist der Kanton Genf, nach der Stadt Zürich (20. Juni 1893) das zweite Gebiet und der erste Kanton der Schweiz, welcher die Einführung von Fahrradkennzeichen beschliesst [DOKUMENT].

Obwohl der ursprüngliche Titel dieser Verordnung (in Zusammenhang mit Fahrradkennzeichen) der längste der Schweiz zu sein scheint, ist der Inhalt des Nachtrags mit Sicherheit die mit Abstand kürzeste und knappste Regelung zu Fahrradkennzeichen in der Schweiz. So werden darin deutlich weniger Aspekte geregelt als in der Stadt Zürich (1893) wie auch im Kanton Basel-Stadt (1894). Dementsprechend werden in der praktischen Anwendung auch viele Fragen offenbleiben und Unklarheiten entstehen. Die rudimentäre Regelung wird mit ein Grund sein, dass der Kanton bereits am 2. Februar 1900 ein sehr detailliertes «Règlement Général» erlässt [DOKUMENT].

Wir haben bisher keine Unterlagen gefunden, welche die Gründe der Einführung direkt dokumentieren. Selbst im handschriftlichen Protokoll des Regierungsrats (Conseil d'État), welches uns vorliegt, ist lediglich der Wortlaut des Verordnungsnachtrags enthalten. Allerdings können wir von dem bereits im Jahr 1887 verhängten Fahrverbot für Velos in weiten Teilen der Genfer Innenstadt sowie den Entwicklungen in anderen Städten ableiten, dass es auch im Kanton Genf, dem damaligen Velo-Zentrum der Schweiz, wo im Jahr 1900 bereits jeder zehnte Einwohner ein Fahrrad besitzt, um eine Massnahme gegen die zunehmende Verkehrsdichte und den dadurch entstandenen Dichtestress handelt.

Bemerkenswert ist die Regelung in der Verordnung, dass für den Bezug der Velonummer keine Gebühr, sondern lediglich ein Depot von zwei Franken verlangt wird. Das wiederum erklärt, weshalb uns keine einzige Sammlung bekannt ist, in welcher eine dieser ersten kantonalen Velonummern erhalten ist. Zwei Franken war damals ein ansehnlicher Betrag, den kaum jemand in seiner Garage oder im Estrich rumliegen lassen wollte. Diese Depot-Regelung haben wir bisher an keinem anderen Ort in der Schweiz angetroffen. In der Genfer Verordnung vom 2. Februar 1900 ist dann, wie in der übrigen Schweiz, keine Rede mehr von einem Depot, sondern es müssen 2 Franken bezahlt werden (contre une somme de deux francs) [DOKUMENT]. Diese stillschweigende Umbenennung wird schon im Jahr 1904 zu Konfusion und Auseinandersetzungen führen.

Noch vor einem Jahr hat alles darauf hingedeutet, dass Basel-Stadt die ersten kantonalen Fahrradkennzeichen der Schweiz ausgeben wird. Doch nun ist ihm der Kanton Genf zuvorgekommen. Dazu ist zu bemerken, dass den kantonalen Kennzeichen bezüglich der Dauer, Entwicklung des Designs und politischer Relevanz deutlich mehr Bedeutung zukommt als den städtischen. Über die gesamte Geschichte betrachtet kommt den städtischen Velonummern am ehesten die existenzielle jedoch kurze Rolle einer Initialzündung zu. Während die Stadt Zürich ihre Kennzeichen knapp neun Jahre ausgibt, geben die Kantone ihre Kennzeichen während Jahrzehnten aus. Allen voran der Kanton Genève, vom 1. November 1893 bis zum bitteren Ende am 31. Dezember 2011, während über 118 Jahren.

Somit ist der Kanton Basel-Stadt, in welchem die Initialisierung der Velonummern auf den 13. Dezember 1892 und damit gesamtschweizerisch am weitesten zurückgeht, hinter der Stadt Zürich und dem Kanton Genf, bezüglich der Verordnung von Fahrradkennzeichen, auf dem Podest bereits auf den 3. Platz zurückgefallen.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Die erste kantonale «Fahrradkennzeichen-Verordnung» der Schweiz wird am 18. Juli 1893 durch den Regierungsrat des Kantons Genf, lediglich als Nachtrag zum bereits bestehenden «Règlement sur la circulation des voitures, omnibus, cavaliers, conducteurs d'animaux et vélocipèdes» (31. Mai 1887), erlassen und per 1. November 1893 in Kraft gesetzt. Diese Regelung wird schweizweit mit Abstand die kürzeste und knappste bleiben.
- Das Radfahren auf dem Gebiet des Kantons Genève ist nur mit einer Velonummer (la plaque portant un numéro d'ordre) gestattet.
- Eine spezielle Regelung für Radfahrer, die ausserhalb des Kantons wohnen, gibt es nicht.
- Zwar wird beschrieben, dass sich die Radfahrer mit Namen, Vornamen, Adresse und Beruf sowie der ausgegebenen Nummer registrieren lassen müssen, jedoch wird weder die Ausstellung einer Bewilligung noch einer Radfahrerkarte erwähnt. Auch wird über die Gültigkeitsdauer nichts gesagt.
- Weder Verweigerung noch Entzug der Bewilligung sind geregelt.
- Auch die Benutzung des registrierten Velos bzw. der Nummer durch andere Personen, noch die Haftung sind geregelt.
- Bemerkenswert ist die Regelung, dass für den Bezug der Velonummer keine Gebühr, sondern lediglich ein Depot von zwei Franken verlangt wird. Das wiederum erklärt, weshalb uns keine einzige Sammlung bekannt ist, in welcher eine dieser ersten kantonalen Velonummern erhalten ist.
- Für die Ausgabe der Nummern ist das Justiz- und Polizeidepartement zuständig.
- Aus der Presse ist zu erfahren, dass die Velonummern eine längliche Form, eine vernickelte Oberfläche und schwarze Zahlen haben: «La plaque a une forme oblongue; le numéro se détache en noir sur une surface nickelée». D.h. dass diese noch nicht im «Eisen-Design» hergestellt werden, wie dies ab ca. 1900 in den meisten Kantonen der Westschweiz der Fall sein wird. Sondern es sind vermutlich Kennzeichen im «Primär-Design», wie sie auch in der Stadt Zürich verwendet werden.
- Im Gegensatz zu den nachfolgenden Deutschschweizer Kantonen (Basel-Stadt 1894, Luzern 1896 usw.) ist das Schild in Genf «parallèlement au guidon, derrière le siège» oder «am Hinterteil der Maschine» zu befestigen. Also ist Genève, bezüglich des Ortes der Befestigung, schweizweit der Trendsetter. Spätestens mit der Einführung des ersten Konkordats von 1904 wird das Kennzeichen in sämtlichen Kantonen hinten am Velo befestigt.
- Es gibt keine Ausnahmen für militärische Radfahrer.

- Mit dem Fahrradkennzeichen ist weder obligatorisch noch fakultativ eine Versicherung bzw. Versicherungsdeckung verbunden.

1893 FR: Gemeinderat der Stadt Fribourg überweist neues Velo-Reglement

19.07.1893

Nun überstürzen sich die Ereignisse.

Genau einen Tag, nachdem der Kanton Genève die erste kantonale Fahrradkennzeichen-Verordnung der Schweiz erlässt, berät der Gemeinderat der Stadt Fribourg (Regierung) das «règlement concernant la circulation des vélocipèdes dans la ville de Fribourg et ses abords». Er genehmigt das Reglement mit geringfügigen Änderungen und überweist es an den Generalrat (Parlament). Hier finden Sie den Text (Stand 19.7.1893), wie er später dem Regierungsrat eingereicht wird [DOKUMENT].

Wie vom Polizeidirektor vorgeschlagen, sind in Artikel 4, Absatz 2 dieses Reglements nun auch Fahrradkennzeichen vorgesehen: «Ils reçoivent contre paiement de 3 frs. une plaque portant un numéro. Cette plaque doit être fixée constamment sur le vélocipède».

Nachdem im Kanton Basel-Stadt, nach fulminantem Start Funkstille herrscht, haben die Stadt Zürich (20.6.1893) und der Kanton Genève (18.7.1893) inzwischen ihre Verordnungen für Velonummern erlassen. Nun betritt, neben den beiden Riesen, plötzlich ein Zwerg die Bühne und mischt die erst im Entstehen begriffene Velonummern-Szene tüchtig auf. Aus Zürich hört man nichts Konkretes und bis zum Inkrafttreten der Verordnung in Genève wird es noch mehr als drei Monate dauern. Zu diesem Zeitpunkt bleibt also noch völlig offen, wo die Materialisierung der Velonummer aus der Verordnung an die Velos zuerst stattfinden wird.

1893 FR: Parlament der Stadt Fribourg verordnet Fahrradkennzeichen

12.08.1893 / 24.08.1893 / 30.08.1893

Am 12. August 1893 wird das «règlement sur les vélocipèdes» im Generalrat der Stadt Fribourg (Parlament) diskutiert. Nach kurzer Einstiegsdebatte, ohne eine Wortmeldung zu den vorgesehenen Velonummern, wird das Reglement zur vertieften Prüfung einer fünfköpfigen Kommission übergeben [DOKUMENT].

Am 24. August 1893 diskutiert der Generalrat der Stadt Fribourg das «règlement sur les vélocipèdes» und die entsprechenden Vorschläge der Kommission. Hier finden Sie den Text (Stand 19.7.1893), wie er später dem Regierungsrat eingereicht wird [DOKUMENT]. Einleitend wird darauf hingewiesen, dass das letzte Fahrradreglement aus dem Jahr 1869 stammt und völlig überholt sei. Dabei handelt es sich um die älteste uns bekannte Verordnung zum Radfahren der Schweiz.

Anschliessend kommt man erstmals auf Artikel 4, Absatz 2 zu sprechen, welcher die Einführung eines Kontrollschilds für Velos vorsieht. Ein Ratsmitglied äussert sich gegen die Einführung von Velonummern, da es diese Massnahme als lächerlich und schikanös empfindet. Es wird entgegnet, dass der Velo-Club mit der Einführung der Velonummern völlig einverstanden sei. Die Regelung der Fahrradkennzeichen inkl. Registrierung und Taxe wird mit 24 gegen 12 Stimmen wie vorgeschlagen beibehalten. Das Reglement wird genehmigt. Die Publikation wird unter anderem am 30. August 1893 im «Feuille d'avis de Neuchâtel» abgedruckt [DOKUMENT]. Dann folgt eine längere Pause.

Nachdem sich im Kanton Basel-Stadt in Sachen Velo-Verordnung scheinbar nichts mehr bewegt, liegen nun schweizweit drei Verordnungen mit Fahrradkennzeichen vor. Gleichzeitig gibt es in der Schweiz noch nirgends ein Velo mit einem offiziellen Kennzeichen. Ausserdem gibt es in der Stadt Zürich offenbar Schwierigkeiten.

1893 ZH: In der Stadt Zürich verzögert sich die Ausgabe der Velonummern

16.09.1893

Bevor in der Stadt Zürich die Ausgabe der Fahrradkennzeichen erfolgen kann, muss sich der Stadtrat am 16. September 1893 nochmals mit zwei Geschäften zur «Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Zürich» vom 20. Juni 1893 befassen [DOKUMENT]. Diese Verzögerung ist der Grund, weshalb die ersten verordneten Velonummern der Schweiz auch drei Monate nach Inkraftsetzung der Verordnung noch immer nicht ausgegeben werden.

Geschäft 1647: Vertreter der Velo-Klubs beanstanden beim Polizeivorstand, dass die in Artikel 5 der Verordnung vorgesehene Gebühr von CHF 2.00 zu hoch sei. Sie sind der Meinung, dass eine Gebühr von CHF 1.00 angemessen wäre.

Dazu ist zu bemerken, dass die Velo-Klubs in ihrem Verordnungs-Vorschlag den Aspekt der Gebühren bewusst oder unbewusst vollständig ausgespart haben. Nun machen sie unter anderem geltend, dass Fuhrwerke und Reiter für die Benutzung der Strassen auch keine Gebühren zu entrichten haben. Demgegenüber stellt der Stadtrat fest: «*Fuhrwerke und Reiter bieten für das Publikum lange nicht so viele Gefahren, wie die Unzahl schnell und geräuschlos daher fahrenden Velos. Für diese rechtfertigt sich eine Gebühr schon vom Standpunkte der umfassenden Kontrolle, welche sie notwendig machen, und es sind 2 Fr. jährlich nicht zu viel*». Damit wird indirekt auch klargestellt, dass es sich bei diesen CHF 2.00 nicht um eine Steuer zur Benutzung der Strassen, sondern um eine Gebühr zur Abgeltung des erhöhten Kontrollaufwands geht. Einen bedeutenden Teil dieses Kontrollaufwands entsteht mit der Herstellung, Registrierung und Ausgabe der Velonummern. Es bleibt bei 2 Franken.

Hingegen gesteht der Stadtrat ein, dass sich in einem anderen Punkt «eine gewisse Revisionsbedürftigkeit» nicht leugnen lässt. Dabei geht es um Artikel 4, welcher unter anderem festhält: ««*Jeder Radfahrer erhält ausser der auf seinen Namen ausgestellten Bewilligungskarte die im Register eingetragene Nummer, die er in zwei Exemplaren, das eine nach vorne an der Steuerung, das andere nach Rückwärts an der Rückseite des Sitzes am Fahrrad deutlich sichtbar anzubringen hat*». Dazu gesteht der Stadtrat ein: «*… was sich in Ausführung bei einem grossen Teil der Fahrräder, die nicht dafür gebaut sind, als untunlich erweist und daher fallengelassen wird*». Damit kommt der Stadtrat auf die von den Velo-Klubs ursprünglich vorgeschlagene Variante mit einem statt zwei Kennzeichen zurück und passt die Polizeiverordnung entsprechend an: «*Die Nummer ist nach vorne an der Steuerung des Fahrrades deutlich sichtbar anzubringen*».

Auch in dieser Hinsicht bleibt der Vorschlag der Velo-Klubs der Stadt Zürich vom 6. Juni 1893 wegweisend. In den folgenden beinahe 120 Jahren wird es an Fahrrädern immer nur ein Kennzeichen geben. Allerdings wird dieses ab dem Jahr 1904 in sämtlichen Kantonen hinten an der «Maschine» befestigt.

Geschäft 1648: Um rechtlich eine wasserdichte Situation zu schaffen, holt die Stadt Zürich sicherheitshalber, nachträglich noch die Genehmigung der Polizeiverordnung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich ein. Diese wird, gemäss Vermerk in der Polizeiverordnung, am 9. November 1893 vom Regierungsrat erteilt [DOKUMENT].

Im selben Geschäft wird auch festgehalten, dass sich die Anfertigung der Radfahrernummern offenbar verzögert. D.h., dass seit dem Inkrafttreten der Polizeiverordnung am 20. Juni 1893 beinahe drei Monate vergangen sind, ohne dass eine einzige Velonummer ausgegeben wurde. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob die Stadt, wie in der Verordnung vom 20. Juni 1893 vorgesehen, pro Fahrrad nun zwei, oder wie erst am 16. September 1893 beschlossen, nur eine Velonummer bestellt hat. Wir wissen es nicht.

Also darf man gespannt sein, ob 1893 noch mit der Ausgabe der Fahrradkennzeichen begonnen wird.

1893 FR: Velofahrer der Stadt Fribourg mit Petition gegen Velonummern

18.09.1893

Die Idee der Einführung von Velonummern und der Taxe von 3 Franken löst bei den Velofahrern der Stadt Fribourg Protest aus. Am 18. September 1893 verlangen sie mit einer Petition an die Stadt, dass auf diese «Formalitäten» verzichtet wird. Dies obwohl sich der Velo-Club, gemäss Auskunft der Stadt, am 14. Juli 1893 mit der Einführung der geplanten Massnahmen einverstanden erklärt hat. Gegen die vorgesehene Registrierung wird nichts eingewendet.

Ob dieser Vorstoss auch mit der Höhe bzw. der Verhältnismässigkeit der Taxe zu tun hat, ist uns zu diesem Zeitpunkt noch unklar. Sicher ist, dass die Taxe in Fribourg die mit Abstand am höchsten angesetzte ist (Kanton Genève, keine Taxe, lediglich ein Depot von CHF 2.00 / Stadt Zürich, Gebühr CHF 2.00 / der Kanton Basel-Stadt, wird eine Taxe von CHF 2.00 festlegen).

Das Datum und die Gründe der Petition gehen aus dem Schreiben des Regierungsrats vom 12. Januar 1894 hervor [DOKUMENT].

1893 ZH: Stadt Zürich gibt erste Fahrradkennzeichen der Schweiz aus

10.1893

And the winner is … Am 16. September 1893 muss der Stadtrat von Zürich an der «Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Zürich» vom 20. Juni 1893 nochmals Anpassungen vornehmen. Auch wird aus dem Protokoll klar, dass bis Mitte September 1893 mit der Ausgabe der vorgesehenen Kennzeichen noch nicht begonnen wurde.

Wann genau mit der Ausgabe begonnen wird, liess sich aus den Unterlagen des Stadtarchivs Zürich nicht rekonstruieren. Doch geht aus dem Geschäftsbericht des Stadtrates der Stadt Zürich vom Jahre 1893 hervor, dass diese noch im selben Jahr gestartet wird: «*Auf Grund der Verordnung über das Radfahren (Amtliche Sammlung II 158) wurden 872 Bewilligungen mit Ausweiskarte an Radfahrer erteilt. Der günstige Einfluss der Verordnung ist unverkennbar, und es sind eine Anzahl anderer Schweizerstädte und ebenso einzelne Kantone mit Aufstellung ähnlicher Vorschriften dem Beispiele Zürichs gefolgt*» [LINK / Seite 58]. Also gingen wir vorerst davon aus, dass die Ausgabe noch im Herbst 1893 erfolgt.

Nachdem inzwischen auch im Kanton Genève (18.7.1893) und in der Stadt Fribourg (19.7.1893) Verordnungen mit Fahrradkennzeichen erlassen wurden, reicht diese Annahme jedoch nicht aus, um zu bestimmen, wo in der Schweiz die ersten Velonummern tatsächlich ausgegeben werden. Denn wie wir wissen, holt die Stadt Zürich sicherheitshalber noch die Genehmigung der Polizeiverordnung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich ein. Aus der Polizeiverordnung geht jedoch hervor, dass

diese erst am 9. November 1893, also fast fünf Monate nach Inkrafttreten der Verordnung (20.6.1893), erteilt wird.

Aus diesem Grund suchen wir nach einem Beleg, der eine genauere Datierung der Ausgabe ermöglicht. Erst nach der ersten Publikation dieser Dokumentation stossen wir, nach nochmaliger intensiver Suche, auf einen einzigen Zeitungsartikel, welcher den Zeitpunkt der Ausgabe genau dokumentiert. Am 10. Oktober 1893 informiert die «Neue Zürcher Zeitung», dass das städtische Polizeiamt heute Dienstag mit der Austeilung der Ausweiskarten und der Nummern beginnt. Am 30. Oktober 1893 berichtet «Der Bund», dass die Velofahrer bei der städtischen Polizei in Zürich bisher 786 Kontrollnummern gelöst haben. Diese Informationen sind in verschiedenster Hinsicht von Bedeutung.

Aus dem Artikel wird klar, dass der Stadtrat die Genehmigung des Regierungsrats offenbar als Formsache ansieht und diese, vor der Ausgabe der Velonummern, nicht abwartet. Wie die Geschichte zeigen wird, ist diese Genehmigung in anderen Kantonen jedoch alles andere als eine Formsache. Einerseits belegt der Artikel, dass die Stadt Zürich am 10. Oktober 1893 tatsächlich die ersten Velonummern der Schweiz ausgibt. Gleichzeitig macht er deutlich, dass dieser historische Akt in der Romandie zu verorten wäre, wenn der Stadtrat mit der Ausgabe, bis zur Genehmigung des Regierungsrats am 9. November 1893, noch einen Monat zugewartet hätte [DOKUMENT].

Offenbar kann in der Stadt Zürich die gewünschte Wirkung kurz nach Einführung der Fahrradkennzeichen bereits festgestellt werden. Ausserdem scheint sich die Stadt Zürich ihrer gesamtschweizerischen Vorreiterrolle, in Bezug auf die erste Verordnung, durchaus bewusst zu sein. Dementsprechend gehört nun auch der Kanton Basel-Stadt zu jenen, die dem Beispiel der Stadt Zürich folgen werden und nicht umgekehrt.

Die im Jahr 1893 in der Stadt Zürich eingeführten ersten Velonummern der Schweiz, sind eine jener besonderen Entdeckungen, von welchen bis dahin absolut nichts bekannt war. Deiser Fund konnte aufgrund von Recherchen des Schweizer Velonummern Museums wieder ans Licht gebracht werden.

1893 GE: Genève gibt die ersten kantonalen Velonummern der Schweiz aus

01.11.1893

Aus einem Artikel aus der «La Tribune de Genève» vom 1. November 1893 [DOKUMENT] lassen sich verschiedene Besonderheiten rund um die ersten kantonalen Fahrradkennzeichen ableiten.

Offenbar beginnt die Ausgabe der Plaques am Mittwoch, dem 1. November 1893. Diese scheint zentral ein einem Ort zu erfolgen. Der Zeitung ist wichtig, hervorzuheben, dass sich auch einige Frauen zur Registrierung einfinden. Diese Feststellung ist auch tatsächlich erwähnenswert, da die meisten Velo-Clubs dieser Zeit ausschliesslich Männer-Sache sind. Schon bald wird das Fahrrad weltweit zu einem wichtigen Symbol der weiblichen Emanzipation werden. Ausserdem wird festgestellt, dass bis Mittag bereits über 200 Fahrradkennzeichen bezogen wurden.

Über die Velonummern selbst erfahren wir ebenfalls Interessantes. Zum einen wird beschrieben, dass diese eine längliche Form, eine vernickelte Oberfläche und schwarze Zahlen haben: «*La plaque a une forme oblongue; le numéro se détache en noir sur une surface nickelée*». D.h. dass diese noch nicht im «Eisen-Design» hergestellt werden, wie dies ab ca. 1900 in den meisten Kantonen der Westschweiz der Fall sein wird. Sondern es sind vermutlich Kennzeichen im «Primär-Design», wie sie auch in der Stadt Zürich verwendet werden. Allerdings gibt es im Gegensatz zu Zürich einen wesentlichen Unterschied, auf welchen wir im nächsten Artikel zu sprechen kommen.

Zu dem in Genf für die Fahrradkennzeichen verwendeten Nickel (chemisches Element mit dem Elementsymbol Ni und der Ordnungszahl 28) wissen wir sicher alle noch aus unserem Chemieunterricht, dass dieses Metall einen ganz besonderen historischen Berührungspunkt mit einem anderen in der Schweiz verordneten Gebrauchsgegenstand hat. Also kurz zur Auffrischung: Erst ein paar Jahre vor der Herstellung der Genfer Schilder wurde in der Schweiz die weltweit erste Münze aus reinem Nickel geprägt. Dabei handelt es sich um das 20 Rappen-Stück aus dem Jahr 1881 [LINK].

1893 GE: Ohne Umwege ans Hinterteil der Maschine

01.11.1883

Im Gegensatz zu den nachfolgenden Deutschschweizer Kantonen (Basel-Stadt 1894, Luzern 1896 usw.) macht man in Genf nicht den Umweg über das vorne am Fahrrad zu befestigende Kontrollschild. Denn gemäss dem Verordnungsnachtrag vom 1. November 1893 ist das Schild «parallèlement au guidon, derrière le siège» oder «am Hinterteil der Maschine» zu befestigen, wie dieser Ort später, etwas weniger elegant, auf Deutsch bezeichnet wird. Diese frühen Fahrradkennzeichen wurden jedoch vermutlich noch im «Primär-Design» und nicht im ab ca. 1900 üblichen Westschweizer «Eisen-Design» hergestellt.

Also ist Genève, bezüglich des Ortes der Befestigung, schweizweit der Trendsetter. Spätestens mit der Einführung des ersten Konkordats von 1904, welchem der Kanton Zürich bereits am 16. Februar 1903 als erster beitritt, wird das Kennzeichen in sämtlichen Kantonen hinten am Velo befestigt.

1893: Bundesrat entscheidet über Pfändbarkeit von Armee-Fahrrädern

11.11.1892 / 24.10.1893

Bei diesem ersten Bundesratsprotokoll unserer Auswahl geht es um einen Radfahrer Korporal mit Wohnsitz im Kanton Bern. Dieser ist offenbar in finanzielle Schwierigkeiten geraten und wird betrieben. Nachdem die Betreibung erfolglos verläuft, findet am 11. November 1892 eine Pfändung statt. Interessanterweise handelt es sich beim Gläubiger um den Fahrradhersteller «Les Fils de Peugeot Frères» mit Sitz in Valentigney, Frankreich. Im Rahmen dieser Betreibung soll nun auch sein Fahrrad gepfändet werden, welches er auch für seinen Einsatz in der Schweizer Armee verwendet.

Gestützt auf eine Mitteilung des Chefs der Radfahrertruppe, dass Schuldner Robert Manni letzterer angehöre, und dass das gepfändete Velociped hiernach Teil der militärischen Ausrüstung des Radfahrers bilde, wurde am 11. Dezember 1892 das Fahrrad wieder von der Pfändungsurkunde gestrichen. Die Beschwerde gegen diesen Entscheid wird von der kantonalen Aufsichtsbehörde abgewiesen. Gegen diesen Entscheid wiederum erhebt der Gläubiger nun Rekurs. Damit sind wir im Bundeshaus angekommen, denn über diesen Rekurs muss nun offenbar der Bundesrat entscheiden.

Wir erinnern uns, dass der Bund die «Beschaffung» der Fahrräder gemäss «Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen» vom 19. Dezember 1891 wie folgt geregelt hat [LINK]: «*Art. 6. Die Radfahrer haben ihre Fahrmaschine selbst zu stellen. Über deren Beschaffenheit, sowie in Bezug auf die Bekleidung und weitere Ausrüstung, ist der Bundesrat ermächtigt, die nötigen Bestimmungen zu erlassen. Der Bundesrat hat dafür zu sorgen, dass die Radfahrer möglichst billig in den Besitz einer tauglichen Fahrmaschine gelangen*». D.h. jeder Radfahrer muss sein eigenes Fahrrad zum Militärdienst mitbringen.

Bei der Gesetzgebung war nicht unbedingt absehbar, dass sich bei einer Pfändung eines Fahrrads die Frage stellen wird, wem dieses Fahrrad nun eigentlich gehört bzw. ob das Velo durch seinen Einsatz für die Landesverteidigung unter besonderem Schutz steht.

Der Bundesrat analysiert ausführlich den Bericht der kantonalen Aufsichtsbehörde, welche die Beschwerde gegen die Verfügung des Beitreibungsamtes geprüft hat. Anschliessend zieht er in Erwägung:

«*Die zuständige Militärbehörde hat in bestimmter Weise erklärt, dass das Fahrrad des Militärradfahrers zu der militärischen Ausrüstung des Wehrmannes gehört. Damit ist ohne weiteres die Anwendbarkeit von Art. 92, Ziffer 6. B. G. gegeben, und die Unpfändbarkeit des in Frage stehenden Fahrrades erwiesen.*»

Demnach beschliesst der Bundesrat: «*Der Rekurs wird als unbegründet abgewiesen.*»

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

In diesem Kapitel eine Verbindung zu den Fahrradkennzeichen herzustellen wäre all zu konstruiert. Wir konnten ganz einfach dem Angebot des Bundesrats, einen der rund 200 handverlesenen Schweizer Armee-Radfahrer der ersten Stunde hautnah in einem Aspekt seiner persönlichen Lebenssituation kennenzulernen, nicht widerstehen. Wir sahen darin eine seltene Gelegenheit mit einem Zeitzeugen in Tuchfühlung zu gehen.

Vermutlich hat Jurastudent und Radfahrer Korporal Robert Manni im August 1892 die allererste Schweizer Radfahrerschule von drei Wochen sowie die Unteroffiziersschule für Radfahrer von ebenfalls drei Wochen Dauer absolviert. Wenige Wochen nach Abschluss dieser Kurse, am 11. November 1892 stand sein Velo bereits auf einer Pfändungsurkunde. Dank seinem «Fall» war der Bundesrat in der Lage, in der Frage der Eigentumsverhältnisse, der Zugehörigkeit zur militärischen Ausrüstung und der Pfändbarkeit von Armee-Fahrrädern Klarheit zu schaffen.

Offen bleibt, ob der Jurastudent das Verdikt aus dem Bundesratszimmer aus juristischen Überlegungen provoziert hat, um ein Exempel zu statuieren, ob er dabei von der Armee unterstützt wurde, oder ob er wirklich einfach nur in finanziellen Nöten war. Wir werden wohl nie erfahren, welche Bedeutung dieser Entscheid des Bundesrats für ihn gehabt hat. Auf jeden Fall ist es ihm gelungen, seinen Fall zum Fall der Bunderegierung zu machen.

1893 FR: Regierungsrat streicht Velonummern in der Stadt Fribourg

29.12.1893

Am 29. Dezember 1893 genehmigt der Regierungsrat des Kantons Fribourg das vom Gemeinderat der Stadt (Regierung) eingereichte «règlement concernant la circulation des vélocipèdes dans la ville de Fribourg et ses abords». Mit Bezug auf die Petition der Radfahrer der Stadt Fribourg vom 18. September 1893 sowie eigenen Feststellungen streicht der Regierungsrat jedoch den 2. Absatz von Artikel 4. D.h. dass zwar die Registrierung der Radfahrer bei der Ortspolizei eingeführt wird, die vorgesehene Velonummer und die Taxe von CHF 3.00 werden jedoch ersatzlos gestrichen [DOKUMENT].

Die ausführliche Begründung des Regierungsrats folgt am 12. Januar 1894.

Einerseits reiht sich die Stadt Fribourg beim Erlassen früher Verordnungen mit Fahrradkennzeichen schweizweit in die kurze Liste der Pioniere des ersten Jahres ein. Andererseits kommt ihr bei der Ausgabe der ersten Velonummern auf fast schon tragische Weise keinerlei Bedeutung mehr zu.

Fribourg tritt am 24. Juni 1905, als einer der letzten Kantone, dem 1. Konkordat von 1904 bei und führt auf dieses Datum die Velonummern auch in der Stadt Fribourg ein.

1893: Belgien führt Velonummern zeitgleich mit der Schweiz ein

Belgien führt 1893 die Fietsbelasting (Fahrradsteuer) und damit die ersten «Fietsplaatjes» Velo-Schilder, also Steuerschilder mit Nummerierung ein. Zu den ersten Provinzen gehört Brabant [BILD]. Im selben Jahr werden auch in der Schweiz, in der Stadt Zürich und im Kanton Genève die ersten Velonummern ausgegeben.

1893: Das "Primär-Design"

Die ersten Fahrradkennzeichen, wie sie z.B. schon die Stadt Zürich Ende 1893 ausgibt, bestehen aus zwei Blechen mit einer grossen ausgestanzten Nummer. Damit diese Nummer von beiden Seiten gelesen werden kann, liegt zwischen den beiden Blechen eine dunkle Unterlage für den Kontrast. Die drei Lagen werden mit Nieten zusammengehalten. Diese Fahrradnummer, wie sie offiziell genannt wird, ist an der Lenksäule oder der Bremsstange des Fahrrads, nach vorne gerichtet, parallel zum Rad zu befestigen. Damit ist die Mutter aller Schweizer Fahrradkennzeichen geboren.

Dieses Ur-Modell aller Velonummern ist maximal reduziert – auf die Nummer. Diesen Look nennen wir das «Primär-Design» [DOKUMENT]. Es wurde mit Sicherheit in den Kantonen Basel-Stadt 1894, Luzern 1896 und Zürich 1902 (Restposten der Stadt Zürich) ausgegeben. Ausserdem waren mit Sicherheit in den Städten Zürich 1893 und Winterthur 1895 sowie möglicherweise in den Städte Bern 1896, La Chaux-de-Fonds 1897, Le Locle 1897, Biel 1898 und Schaffhausen 1898 Velonummern im «Primär-Design» zu sehen.

Also haben diese ersten Fahrradkennzeichen als einziges Merkmal lediglich eine Nummer. D.h. die Schilder trugen damals keine Jahreszahl für die Gültigkeitsdauer. Oft fehlt auch eine Bezeichnung für den Kanton bzw. die Stadt, was die Zuordnung der Herkunft dieser Schilder äusserst schwierig macht [BILD]. Ausnahmen sind z.B. die Stadt Winterthur [BILD] oder der Kanton Luzern [BILD]. Ausserdem gibt es Schilder im «Primär-Design», welche sich aufgrund einer Prägung des Herstellers bestimmen lassen; so z.B. für die Stadt Zürich [BILD].

Um 1900 haben die Fahrradkennzeichen also in erster Linie die Funktion eines Kontrollschilds. D.h. es dient zur Kontrolle, ob das Fahrrad für den Verkehr zugelassen ist. Für diese Kontrolle ist es wichtig, dass die Identifikation des Fahrrads bzw. dessen Halter, wie heute noch bei Autos, auch aus einiger Distanz noch möglich ist. Deshalb sind die Ziffern der Registrierungsnummer bis zu 4 cm gross.

Letztmals wird eine Velonummer im «Primär-Design» in einer Verordnung vom 6. Februar 1902 des Kantons Zürich erwähnt. Artikel 7: «*Die Nummerntafel ist auf der vorderen Seite des Fahrzeugs so anzubringen, dass die Nummer leicht erkennbar ist*» [DOKUMENT]. Bei diesen Schildern handelt es sich um einen Restposten, welche der Kanton Zürich 1902 von der Stadt Zürich übernommen hat. Von den insgesamt 14'000 für die Stadt hergestellten Schildern wurden bis Ende 1901 13'120 Nummern ausgegeben. Am 1. März 1902 übernimmt der Kanton das Velonummern-Zepter, welcher auch 801 (13200 - 14000) der überzähligen Schilder der Stadt zur Weiterverwendung übernimmt.

1893-1960: Die Geister, die sie riefen - die Ironie der Geschichte

Nachdem sich die Verkehrssituation in den Städten bereits seit Jahren immer mehr zuspitzt und sich damit auch der Druck auf Politik und Behörden deutlich verstärkt, kommt der letzte Anstoss, den es zur Verwirklichung des Kontrollschilds für Fahrräder noch braucht, also ausgerechnet von den Radfahrervereinen. Diese reichen am 13. Dezember 1892 im Kanton Basel-Stadt ihre Petition «Radfahren in der Stadt» bzw. am 6. Juni 1893 in der Stadt Zürich ihren Vorschlag für eine Verordnung ein. Diese Vorstösse sind in verschiedenster Hinsicht folgenschwer. Doch haben die Radfahrervereine zu diesem Zeitpunkt noch absolut keine Vorstellung davon, was sie damit in Basel, in Zürich und im Rest der Schweiz längerfristig auslösen.

Auch sonst hat zu diesem Zeitpunkt niemand in der Schweiz auch nur den Hauch einer Ahnung, welche massiven Folgen diese auf den ersten Blick harmlosen Vorstösse haben werden. Dass es die Radfahrerverbände selbst sein werden, welche die von ihnen gerufenen Geister, die Fahrradkennzeichen, aufs heftigste bekämpfen, dass sie deswegen bereits in wenigen Jahren das Bundesgericht anrufen, dass sie damit das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mächtig ins Schleudern bringen und dass der dadurch ausgelöste Wirbel ein Bundesgesetz wegfegen und sich erst 1960, ein Menschenleben später, wieder legen wird.

1894 FR: Regierungsrat Fribourg begründet die Streichung der Velonummer

12.01.1894

Mit Brief vom 12. Januar 1894 (Datum unten) informiert der Regierungsrat des Kantons Freiburg die Oberämter des Bezirks Saane, mit Kopie an den Gemeinderat der Stadt Fribourg, über seinen Entscheid vom 29. Dezember 1893 zum «règlement concernant la circulation des vélocipèdes dans la ville de Fribourg et ses abords» und begründet diesen. Oben rechts in diesem Schreiben sollte das Datum dieses Entscheids stehen. Dabei wird statt 1893 fälschlicherweise das Jahr 1894 vermerkt.

Daraus geht auch hervor, dass die von der Stadt Fribourg bereits beschlossene und in den Zeitungen schon publizierte Einführung der Velonummern und der Taxe von 3 Franken bei den Velofahrern der Stadt Fribourg Protest ausgelöst hat. Am 18. September 1893 verlangen sie mit einer Petition an die Stadtr, dass auf diese «Formalitäten» verzichtet wird. Dies obwohl sich der Velo-Club, gemäss Auskunft der Stadt, am 14. Juli 1893 mit der Einführung der geplanten Massnahmen einverstanden erklärt hat.

Der Regierungsrat hat die Sache nun offenbar genauer untersucht. Er lässt kein gutes Haar am Velonummern-Projekt der Stadt und stuft die beabsichtigten Massnahmen als vollkommen nutzlos ein. Aus seiner Sicht ist es ausserdem fraglich, auf welcher gesetzlichen Grundlage die Stadt Fribourg die vorgesehene Taxe durchsetzen will. Überdies stellt er fest, dass die Taxe mit CHF 3.00 unverhältnismässig hoch angesetzt ist, da sie den Wert der Velonummer und der Registrierungsgebühr deutlich übersteigt. Aus diesem Grund genehmigt der Regierungsrat das Reglement, streicht jedoch aus Artikel 4 den 2. Absatz. D.h. dass zwar die Registrierung der Radfahrer bei der Ortspolizei eingeführt, die vorgesehene Velonummer samt Taxe von CHF 3.00 jedoch ersatzlos gestrichen wird [DOKUMENT].

1894 BS: Regierung und Parlament – Änderung Polizeistrafgesetz

20.01.1894 / 25.01.1894 / 08.02.1894 / 10.02.1894

Ob man im Kanton Basel-Stadt von der Einführung der ersten Velonummern der Schweiz in der Stadt Zürich und/oder im Kanton Genève im Jahr 1893 gehört hat, ist nicht bekannt. Belegt ist hingegen, dass man sich in Basel nun bereits seit über einem Jahr, mehr oder weniger intensiv, mit dem Thema befasst, während man in Zürich von der Initiative der Velo-Klubs bis zur Inkraftsetzung der Verordnung eben mal 14 Tage benötigt hat. Doch nun soll ein grosser Brocken aus dem beschwerlichen Weg geschafft werden.

Regierungsrat, Sitzung vom 20. Januar 1894

Das Polizeidepartement Basel-Stadt berichtet am 20. Januar 1894 über die Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» und legt den Entwurf für eine entsprechende Verordnung vor.

Ausserdem soll der Grosse Rat über eine Abänderung von Artikel 129 des Polizeistrafgesetzes «*Übertretungen in Bezug auf Fahren, Reiten, Viehtreiben*» beschliessen. Diese Anpassung des Gesetzes ist erforderlich, da dieses in Absatz 1 das Velofahren in Basels Innenstadt verbietet: «*Mit Geldbusse bis zu dreissig Franken, in schweren Fällen oder bei Wiederholungen mit Geldbusse bis zu fünfzig Franken oder Haft bis zu einer Woche wird bestraft: Wer, … in der inneren Stadt oder den Anlagen mit Velocipeden fährt …*» [DOKUMENT]. Die Anpassung ist erforderlich, da das geltende Gesetz eine Verordnung, welche das Radfahren in der Stadt erlaubt, verunmöglicht.

Grosser Rat, Sitzung vom 25. Januar 1894

Der Regierungsrat schlägt dem Grossen Rat am 25. Januar 1894 das weitere Vorgehen wie folgt vor bzw. beantragt:

- Der Grosse Rat soll den Artikel 129 des Polizeistrafgesetzes wie vorgeschlagen anpassen, damit der Widerspruch (Fahrverbot) aufgelöst werden kann.
- Gleichzeitig erarbeitet der Regierungsrat eine neue Verordnung, welche die polizeilichen Vorschriften über das Radfahren regelt. Den entsprechenden Auftrag hat der Regierungsrat dem Polizeidepartement bereits am 11. März 1893 erteilt.

Grosser Rat, Sitzung vom 8. Februar 1894

Am 8. Februar 1894 berät der Grosse Rat über den Beschlussentwurf des Regierungsrats vom 25. Januar 1894. Die Vorlage wird ohne Gegenantrag und mit grossem Mehr angenommen.

Regierungsrat, Sitzung vom 10. Februar 1894

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nimmt den Grossratsbeschluss vom 8. am 10. Februar 1894 protokollarisch wie folgt zur Kenntnis.

§. 129 des Polizeistrafgesetzes vom 23. September 1872 erhält folgende Fassung:

Mit Geldbusse bis zu dreissig Franken, in schwereren Fällen oder bei Wiederholungen mit Geldbusse bis zu fünfzig Franker oder Haft bis zu einer Woche wird bestraft:

1. Wer, namentlich in Ortschaften, unvorsichtig oder zu schnell fährt oder reitet, oder in denselben den Verkehr durch Einfahren oder Zureiten von Pferden stört oder den Verordnungen und polizeilichen Vorschriften über das Radfahren zuwiderhandelt, oder auf hölzernen oder nicht haussierten eisernen Brücken anders als im Schritt fährt oder reitet.

2. usw. wie bisher.

Damit wird einerseits das bisherige Fahrverbot aus dem Gesetz entfernt und gleichzeitig auf die neue Verordnung über das Radfahren verwiesen. Nun ist der Widerspruch zum Gesetz aufgehoben und der Weg für die Verordnung frei.

Hinweis: Die meist in deutscher Kurrentschrift verfassten Protokoll-Auszüge haben wir in heutige Typographie umgewandelt und digitalisiert. Den vollständigen Wortlaut mit den Links zu den Originalquellen finden Sie hier [DOKUMENT].

1894 BS: Endlich eine Verordnung über das Radfahren in Basel-Stadt

14.02.1894 / 21.02.1894 / 14.03.1894 / 15.04.1894

Im Kapitel «1892: Dichtestress in unseren Städten» haben wir uns mit der Entwicklung der Verkehrsdichte und dem dadurch steigenden Druck der Bevölkerung in den Städten befasst. Dabei nimmt Basel-Stadt unter sämtlichen Schweizer Kantonen eine ganz besondere Rolle ein. Denn gemessen am Anteil, welche die Stadt vom Kantonsgebiet beansprucht, ist Basel-Stadt mit grossem Abstand der städtischste aller Kantone. Ohne die Gemeinden Riehen und Bettingen belegt die Stadt Basel rund 65% der Fläche des gesamten Kantons. Ein wichtiges Indiz, weshalb die Entwicklung hin zur Verordnung von Fahrradkennzeichen schweizweit ausgerechnet in Basel erstmals angestossen wurde (13. Dezember 1892).

Denn nun, nachdem der Grosse Rat am 8. Februar 1894 den Artikel 129 des Polizeistrafgesetzes revidiert und damit das Befahren der Stadt (mit Ausnahme des Zentrums) für Velos freigegeben hat, droht, mit den fehlenden Regeln zum Velofahren, das Chaos [DOKUMENT]. Offensichtlich ist sich der Regierungsrat diesem Risiko bewusst. Er lässt deshalb nichts anbrennen und geht zügig in Richtung «Verordnung über das Radfahren» weiter.

Regierungsrat, Sitzung vom 14. Februar 1894

Bereits sechs Tage nach der Änderung des Gesetzes, am 14. Februar 1894, berät der Regierungsrat den Entwurf des Polizeidepartements für eine «Verordnung über das Radfahren». Der Entwurf wird mit wenigen Anpassungen gutgeheissen. Darin ist auch die älteste offizielle Regelung bezüglich Fahrradkennzeichen der Schweiz enthalten [DOKUMENT]:

Art 1: Das Befahren der öffentlichen Strassen, Wege und Plätzen mit Fahrrädern jeder Art ist nur den Inhabern einer "Radfahrerkarte" gestattet.

Art. 2: Die Radfahrerkarten sind persönlich und werden vom Polizeidepartement ausgestellt. Dasselbe kann die Ausstellung verweigern, und eine bereits ausgestellte Karte dauernd oder vorübergehend

zurückziehen, wenn der Gesuchsteller bzw. Inhaber, des Fahrens gänzlich unkundig ist, oder wegen Zuwiderhandlung gegen die über das Radfahren bestehenden Vorschriften bestraft worden ist.

Art. 3: Jedes Fahrrad muss mit einer Nummer versehen sein, die in deutlich sichtbarer Weise auf einem am Kreuzstück der Lenkstange oder an der Bremsstange zu befestigenden Schild anzubringen ist. Die Nummern sind beim Polizeidepartement zu beziehen gegen eine Taxe von Fr. 2.

Art. 17. Wer die ihm zugeteilte Fahrradnummer, einem anderen zur Benützung überlässt, ist, wenn sich dieser eine Übertretung dieser Verordnung zu Schulden kommen lässt, in gleicher Weise strafbar, wie wenn er die Übertretung begangen hätte, falls er den Benützer nicht namhaft machen, oder dieser nicht vor das hiesige Polizeigericht gezogen werden kann.

Die Inkraftsetzung wird auf den 1. April 1894 vorgesehen. Allerdings wird die Publikation der Verordnung, in weiser Voraussicht, noch nicht freigegeben.

Regierungsrat, Sitzung vom 21. Februar 1894

Auf Antrag des Polizeidepartements genehmigt der Regierungsrat am 21. Februar 1894 einen Kredit von CHF 2'000 zur Anschaffung der Kontrollschilder, welche zur Ausführung der Verordnung benötigt werden.

Bemerkenswert ist, dass hier zum ersten Mal offiziell der Begriff «Kontrollschild» (Duden: Schild mit dem Kennzeichen) verwendet wird. Denn auch in der definitiven Version der Verordnung wird ausschliesslich von einer «Nummer», welche am Schilde anzubringen ist, sowie von der «Fahrradnummer» gesprochen.

Regierungsrat, Sitzung vom 14. März 1894

Da der Lieferant der Kontrollschilder offenbar nicht in der Lage ist, den vorgesehenen Termin einzuhalten, beschliesst der Regierungsrat am 14. März 1894 die Inkraftsetzung der Verordnung auf den 15. April 1894 zu verschieben.

Hinweis: Die meist in deutscher Kurrentschrift verfassten Protokoll-Auszüge haben wir in heutige Typographie umgewandelt und digitalisiert. Den vollständigen Wortlaut mit den Links zu den Originalquellen finden Sie hier [DOKUMENT].

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Die Entstehung der Fahrradkennzeichen in Basel reicht bis zum «Urknall im Schweizer Velonummern Universum», am 23. September 1872, zurück. Damals wurde im Kanton Basel-Stadt das Polizeistrafgesetz erlassen.
- Am 13. Dezember 1892 greifen die Radfahrervereine des Kantons den Artikel 129 dieses Gesetzes auf und bauen darauf ihre Petition «Radfahren in der Stadt» auf. Sie verlangen, es möchte ihnen das Radfahren in allen fahrbaren Strassen der Stadt mit Ausnahme von denen des ersten Stadtbezirks (Innenstadt) gestattet werden.
- Um den Weg freizumachen muss als erstes das geltende Polizeistrafgesetz angepasst werden, da dieses das Radfahren in der Stadt ausdrücklich und bei Strafe verbietet.
- Anschliessend setzt der Kanton Basel-Stadt per 15. April 1894 seine erste Radfahrer Verordnung mit Velonummern in Kraft.

- Wie bereits in Genf gilt die Verordnung für das gesamte Kantonsgebiet, während die Verordnung vom 20. Juni 1893 aus Zürich ausschliesslich auf das Stadtgebiet Anwendung findet.
- Damit werden die Radfahrerkarte, die Fahrradnummer und die Velokontrolle, das amtliche Register der Radfahrer eingeführt.
- Die Radfahrerkarte [DOKUMENT] hat den Status einer Fahrberechtigung bzw. eines nicht übertragbaren Führerausweises, wie er heute für Autos üblich ist; allerdings ohne Fahrprüfung. D.h. nur wer vom Polizeidepartement eine auf seine Person lautende Radfahrerkarte erhalten hat, darf ein Fahrrad lenken.
- Die Fahrradnummer hat den Status eines Kontrollschildes und wird vom Regierungsrat (jedoch nicht in der Verordnung) auch als solches bezeichnet. D.h. sie dient in erster Linie zur Kontrolle, ob das Fahrzeug für den Verkehr zugelassen ist. Da die Ziffern bis zu 4 cm gross sind, ist diese Kontrolle bzw. die Identifikation des Fahrrad-Halters, wie heute bei Autos, auch aus einiger Distanz möglich.
- Die Fahrradnummern werden vom Polizeidepartement gegen eine Taxe von CHF 2.00 ausgegeben.
- Als Halter darf man sein Fahrrad nur an Personen ausleihen, die ebenfalls im Besitz einer gültigen Radfahrerkarte (Fahrberechtigung) sind.
- Verstösst eine Drittperson mit dem Fahrrad des Halters gegen die in dieser Verordnung beschriebenen Regeln, kann sich letzterer im Extremfall strafbar machen.
- Das Radfahren bleibt im Zentrum der Stadt (innerhalb der alten Gräben) verboten.
- Mit der Radfahrerkarte ist weder obligatorisch noch fakultativ eine Versicherung bzw. Versicherungsdeckung verbunden.
- Die Fahrradnummer und das Schild, auf dem sie befestigt werden muss, werden als zwei eigenständige Dinge genannt.
- Die Fahrradnummer bzw. das vorgeschriebene Schild zu deren Anbringung muss vorne am Fahrrad, am Kreuzstück der Lenkstange oder an der Bremsstange befestigt werden.
- Gemäss «Polizeilicher Bekanntmachung» vom 26. April 1894 im Kantonsblatt, müssen die Nummern und die Radfahrerkarten innert neun Tagen, zwischen dem 27. April und dem 5. Mai 1894 bezogen werden [DOKUMENT].
- Im Gegensatz zu den Verordnungen der Stadt Zürich und des Kantons Genève sind im Kanton Basel-Stadt Ausnahmen für militärische Radfahrer in Ausübung ihres Dienstes definiert.
- Im Gegensatz zur Zürcher Verordnung werden in Basel die Personalien, welche die Radfahrerkarte und das Register enthalten, nicht einzeln aufgeführt.
- Im Gegensatz zur städtischen Verordnung in Zürich (jährlich) wird in Basel die Periodizität der Erneuerung der Bewilligung nicht geregelt.
- Auch gibt es in Basel im Gegensatz zu Zürich keine Bestimmungen gegen mutwillige Behinderungen zum Schutz der Radfahrer.

1894: Wien führt eiförmige Nummerntäfelchen in Gelb und Schwarz ein

20.04.1894

Einem Artikel der Allgemeinen Sport-Zeitung, Wien vom 25. Februar 1894 ist zu entnehmen, dass die 1885 eingeführte Nummerierung der Laternen fallengelassen wird. Die neuen, ab dem 20. April 1894 ausgegebenen Kennzeichen werden nun an der Lenkstange befestigt: «*Die neuen Nummerntäfelchen sind eiförmig gehalten und mittels einer Feder an der Lenkstange so angebracht, dass die Nummer nach abwärts zu stehen kommt, und damit jeder Zeit vor Beschädigungen geschützt ist. Die Täfelchen sind gelb lackiert, und heben sich die schwarzen Ziffern darauf recht deutlich ab*». [LINK; Seite 184, rechte Spalte]. Offengesagt hatten auch wir «recht deutlich» Mühe, die hier beschriebene Art der Befestigung gedanklich nachzuvollziehen. Doch ein Bild klärt mehr als tausend Worte.

Von den ersten Kennzeichen aus Wien, welche 1885 ausgegeben wurden, haben wir leider kein Bild gefunden. Vom «Wien Museum» haben wir jedoch ein Foto erhalten, welches eines dieser eiförmigen «Nummerntäfelchen» um das Jahr 1895 zeigt [DOKUMENT].

Doch auch das «Ei des Franz Joseph» wird nur noch von kurzer Dauer sein.

1893 / 1894: Basel vs. Zürich – Debriefing eines fiktiven Wettrennens

15.04.1894

«Basel vs. Zürich» ist nicht nur ein Fussball-Klassiker, sondern auch eine alte Rivalität zweier Städte, die über Jahrhunderte zurückreicht. Mehr über diese komplexe Beziehung erfahren Sie in einem Artikel von Jürg Stöckli im Basler Stadtbuch, herausgegeben von der Christoph Merian Stiftung [LINK].

Vermutlich hat es das Rennen um die ersten Fahrradkennzeichen generell und insbesondere zwischen Basel und Zürich in Wirklichkeit nie gegeben. Wahrscheinlicher ist, dass wir dieses Klischee erst hier, im historischen Rückspiegel und im Bewusstsein dieser alten Rivalität, bedienen. Dennoch nutzen wir dieses Ereignis, um zumindest den Hauptunterschied in diesem «Rennen» möglichst objektiv zu beleuchten. Klar ist, dass Basel den deutlich besseren Start hatte, diesen Vorteil jedoch verspielt, in der Folge das Rennen mehr als deutlich verliert und sich am Ende auf dem dritten Platz wiederfindet. Dabei hat es der Kanton Basel-Stadt den Velofahrern der Stadt Fribourg zu verdanken, dass er zuletzt nicht noch vom Podest auf den 4. Platz gestossen wird. Denn aufgrund ihrer Petition vom 18. September 1893 streicht der Regierungsrat des Kantons Freiburg die vorgesehene Velonummer am 29. Dezember 1893 ersatzlos aus der Verordnung der Stadt Fribourg.

Nebstdem die Einführung der Fahrradkennzeichen in Basel offensichtlich nicht mit höchster Priorität behandelt wird und man den Start, trotz idealer Ausgangslage, schlicht und einfach verschläft, hat der Kanton Basel-Stadt gegenüber der Stadt Zürich trotz allem einen gewichtigen Nachteil. In Basel stehen dem Erlass der neuen Verordnung gesetzliche Regelungen im Weg, die zuerst beseitigt bzw. mit der neuen Verordnung synchronisiert werden müssen. Dies wirkt sich vor allem dadurch erschwerend aus, dass sowohl das Kantonsparlament (für die Anpassung des Polizeigesetzes) wie auch der Regierungsrat (für die anschliessende Inkraftsetzung der Verordnung) in das Verfahren involviert sind. Deren Protokolle zeigen auf anschauliche Art auf, wie aufwändig und schwerfällig sich diese Konstellation auf die Gestaltung des politischen Prozesses auswirkt.

1894 BS: Polizeidepartement verlangt Verzeichnisse der Velo-Clubs

25.02.1894

Nachdem der Regierungsrat Basel-Stadt am 14. Februar 1894 die "Verordnung über das Radfahren" erlassen hat [DOKUMENT], schreibt das Polizeidepartement am 25. Februar 1894 die Velo-Clubs des Kantons an. Diese werden aufgefordert, ihre Mitglieder-Verzeichnisse einzureichen, damit das zuständige Departement die entsprechenden Radfahrer-Karten für die Ausgabe der Velonummern ab dem 27. April 1894 vorbereiten kann [DOKUMENT]. Drei dieser Verzeichnisse sind noch erhalten:

- 1. März 1894: Velo-Club Basel
- 26. April 1894: Deutscher Radfahrer-Verein
- 1. Mai 1894: Velo-Club Helvetia Basel

Dem Verzeichnis des Velo-Clubs Basel entnehmen wir, dass dort bereits im Jahr 1885 die ersten Mitglieder eingetreten sind. Von diesen drei Verzeichnissen zeigen wir hier jeweils die erste Seite [DOKUMENT].

Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG Handel und Gewerbe GGG 1.5. "Velokontrollen"

Diese drei Clubs gründen am 2. Oktober 1893 mit drei weiteren Vereinen den "Radfahrer-Verband Basel" (Cyclists' Club, Velo-Club Basel, Männer Radfahrer-Verein, Velo-Club Helvetia, Bicycle-Club und Deutscher Radfahrer-Verein). Ziel des neuen Verbands ist die "Wahrung und Förderung der Interessen des Velosportes". Darunter verstehen die Pioniere insbesondere auch die Beseitigung der "sinnlosen Verkehrsbehinderungen" [LINK].

1894 BS: Kanton Basel-Stadt registriert sein erstes Fahrradkennzeichen

27.04.1894

Gemäss «Polizeilicher Bekanntmachung» [DOKUMENT] werden im Kanton Basel-Stadt die Radfahrer-Karten und die Fahrradnummern ab dem 27. April 1894 ausgegeben. Eine sehr gut erhaltene Radfahrer-Karte mit der Nummer 5523 wird am 26. April 1898 auf Hans Luz, wohnhaft Albanvorstadt 58 in Basel ausgestellt [DOKUMENT].

Die Ausgabe findet für den gesamten Kanton zentral an einer Stelle, auf dem Lohnhof, dem Hauptsitz der Kantonspolizei, statt. Zu diesem Zweck wird das Register "Velokontrolle" eröffnet. Das aller erste Fahrradkennzeichen in Basel-Stadt erhält Wilhelm Lüber, seines Zeichens Polizeibeamter, wohnhaft an der Hutgasse 19, in Basel. Sein Kennzeichen und seine Radfahrerkarte tragen, entsprechend der Velokontrolle des Polizeidepartements, die Nummer «1» [DOKUMENT].

Leider ist auf den ersten Seiten der Velokontrolle kein Datum vermerkt. Doch nach dem Eintrag «1205. Rudin Bernhard, Bahnarbeiter, Reinach» ist das Datum 30. Juni 1894 vermerkt. D.h. in den ersten zwei Monaten haben 1205 Personen eine Radfahrerkarte bezogen. Solche Register werden mit der Einführung der Fahrradkennzeichen nun nach und nach in sämtlichen Kantonen geführt. Diese Register sind nebst der Kontrolle der zu bezahlenden Gebühren insbesondere auch für die Feststellung der Halter bei gestohlenen und wieder aufgefundenen Velos sowie zur Ahndung von Vergehen wichtig.

Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG Handel und Gewerbe GGG 1.5. "Velokontrollen"

Nun bleibt noch die Frage, weshalb Bernhard Rudin (1205), der in Reinach, also im Kanton Basel-Land wohnt, sein Velo im Kanton Basel-Stadt registrieren lässt. Das ist damit zu erklären, dass es zu diesem Zeitpunkt in Basel-Land (wie im Rest der Schweiz) noch keine Radfahrer-Karte und damit auch keine gegenseitige Anerkennung der Fahrradkennzeichen gibt, wie sie das Konkordat von 1904 vorsehen wird. Artikel 1 der "Verordnung über das Radfahren" des Kantons Basel-Stadt legt jedoch fest: *Das Befahren der öffentlichen Strassen, Wege und Plätzen mit Fahrrädern jeder Art ist nur den Inhabern einer "Radfahrerkarte" gestattet.* Diese Vorschrift gilt für alle Radfahrer*innen, also auch für jene aus anderen Kantonen sowie solche die aus Frankreich oder Deutschland regelmässig mit ihrem Velo nach Basel zur Arbeit kommen.

1894: Wer hat die Schweizer Velonummer erfunden?

27.04.1894

Seit dem 27. April 1894 werden an drei verschiedenen Orten der Schweiz Fahrradkennzeichen ausgegeben. Zeit für eine kurze Zwischenbilanz.

Nach heutigem Wissensstand wurde das Fahrradkennzeichen 1876 in München «erfunden». Die scheinbar simple Frage, wo die Schweizer Velonummer erfunden wurde, lässt sich nicht einfach beantworten. Oder besser gesagt, eine präzise Antwort bedingt die Untersuchung der verschiedenen Blickwinkel auf diese Frage.

Bereits de jure, also rechtlich gesehen, gibt es verschiedene Sichtweisen darauf, an welchem Ort die Velonummer die Bühne in der Schweiz erstmals betritt. Allerdings zeigt sich auch bei genauerer Betrachtung ein deutliches Bild. Die Stadt Zürich kann den Geburtsort der Velonummer unangefochten für sich in Anspruch nehmen. Dort wurde die erste Verordnung sowohl verabschiedet wie auch in Kraft gesetzt. Nach rund viermonatiger Verzögerung wurden ebenfalls in Zürich auch tatsächlich die ersten Velonummern ausgegeben. Allerdings lediglich mit drei Wochen Vorsprung auf den Kanton Genève. D.h. die ersten Velonummern der Schweiz sind an den Velos in der Stadt Zürich zu sehen.

	Verordnung	**Pos.**		**Inkraftsetzung**	**Pos.**		**Ausgabe**	**Pos.**
Stadt Zürich	20.06.1893	1.		20.06.1893	1.		10.10.1893	1
Kanton Genève	18.07.1893	2.		01.11.1893	2.		01.11.1893	2
Stadt Fribourg*	24.08.1893	3.		24.08.1893	*		*	*
Kanton Basel-Stadt	14.02.1894	4.		15.04.1894	3.		27.04.1894	3

* Ausgehend von der Petition der Velofahrer der Stadt Fribourg vom 18. September 1893 sowie der eigenen Einschätzung bezüglich Nutzen und Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Massnahmen, streicht der Regierungsrat des Kantons Freiburg die vorgesehene Velonummer am 29. Dezember 1893 ersatzlos aus der von der Stadt Fribourg bereits erlassenen Verordnung.

Stellt man jedoch die typisch schweizerische Frage «Wer hat's erfunden?», dann geht es nicht um die Geburt, sondern sozusagen um die Zeugung oder eben um die Erfindung der Velonummer. Also nicht um die Verordnung oder die Ausgabe, sondern um den ursprünglichen Geistesblitz und den darauffolgenden kreativen Prozess. Deshalb sieht die Situation de facto, also in der Praxis tatsächlich wieder etwas anders aus.

Nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse geht die schweizweit erste Initiierung der Velonummer auf die Petition «Bewilligung des Radfahrens in der Stadt mit Ausnahme des ersten Bezirks» zurück, welche die Delegierten der Radfahrervereine Basels, am 13. Dezember 1892 dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt einreichen. Diese Petition wiederum bewirkt den ersten Auftrag für die Ausarbeitung einer Verordnung, in welcher dann auch die Velonummer geregelt wird. Diesen erteilt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dem Polizeidepartement am 11. März 1893.

Allerdings scheint dann in Basel lange Zeit nichts mehr zu gehen und am 6. Juni 1893 stellen die Velo-Klubs der Stadt Zürich dem Polizei-Vorstand den schweizweit ersten bekannten ausformulierten Vorschlag für eine Verordnung zu, welche die Einführung von Velonummern vorsieht. Dieser Vor-

schlag wiederum führt in der Stadt Zürich am 20. Juni 1893 zur ersten offiziellen Verordnung mit Velonummern, womit sich der de- facto-Kreis zu «de jure» schliesst.

Erste Initiative, die zu einer Verordnung mit Velonummern führt	13.12.1892	Kanton Basel-Stadt
Erster amtlicher Auftrag, der zu einer Verordnung mit Velonummern führt	11.03.1893	Kanton Basel-Stadt
Erster ausformulierter Vorschlag einer Verordnung mit Velonummern	06.06.1893	Stadt Zürich

Dann gäbe es noch den Blickwinkel der tatsächlichen Entstehung, also nicht bloss gedacht oder auf dem Papier, sondern «aus dem Stoff, aus dem Velonummern sind». Also die Frage, wann, in welchen Werkstätten, für welche Gemeinden, Städte oder Kantone die ersten Fahrradkennzeichen tatsächlich hergestellt wurden. Um darauf eine verbindliche Antwort zu geben, fehlen uns leider die Informationen. Wissen Sie etwas darüber?

1894: Städte und Kantone machen das Rennen vor der Armee

Die Radfahrer der Armee erscheinen zum ersten Mal für das Jahr 1894 in der Statistik. Das Statistische Jahrbuch der Schweiz aus dem Jahr 1895 weist in der Rubrik «Effektivbestand der Armee nach Waffengattungen» erstmals für das Jahr 1894 offiziell 193 Radfahrer aus [LINK].

Zum selben Zeitpunkt ergibt sich bei diesen 193 Velos in der Armee ein sehr uneinheitliches Bild. Zum einen kommen dadurch, dass jeder Radfahrer sein eigenes Velo zum Dienst mitbringen muss, viele verschiedene Velo-Marken zum Einsatz. Andererseits gibt es nun «Militär-Velos» mit und solche ohne Velonummern. Die wenigen, die bereits ein Fahrradkennzeichen an ihrem Fahrrad haben, sind entweder Radfahrer aus der Stadt Zürich oder aus den Kantonen Genève und Basel-Stadt, wo die «Nummern» bereits verordnet wurden. Alle anderen Fahrräder haben keine Velonummer.

Damit ist klar, dass die Städte und Kantone (oder zumindest zwei Städte und zwei Kantone) das Rennen gemacht und die Velonummern vor der Schweizer Armee eingeführt haben. Allerdings führt der aktuelle, uneinheitliche Zustand sowohl auf ziviler wie auch auf militärischer Seite zu verschiedenen Unsicherheiten, welche zu Streitfällen führen und neue Regelungen erforderlich machen.

1894: Bundesrat beschliesst Subventionen für Armee-Fahrräder

06.12.1894

Das Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen vom 19. Dezember 1891 hält in Artikel 6 fest: «*Der Bundesrat hat dafür zu sorgen, dass die Radfahrer möglichst billig in den Besitz einer tauglichen Fahrmaschine gelangen.*»

Diesem Auftrag kommt der Bundesrat am 6. Dezember 1894 nach, indem er den Radfahrern ein «Chlausen-Geschenk» macht. Rückwirkend subventioniert er die Fahrräder aus dem Vorrat der Armee mit einem Betrag von CHF 50, damit die Radfahrer diese zum Preis von CHF 300 erwerben können. Das ist trotz Bundesbeitrag immer noch ein stolzer Betrag, der im Jahr 2023 einer Kaufkraft von über CHF 3'700 entspricht (Konsumentenpreisindex KPI). Ob privat oder militärisch, war Radfahren zu dieser Zeit also noch kein Thema für die breite Öffentlichkeit.

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

Damit wird auch das Ziel verfolgt, der Vereinheitlichung des Fahrradbestandes der Armee einen Schritt näher zu kommen. Allerdings ist der Subventionsaktion des Militärdepartements EMD bzw. des Bundesrats offenbar kein Erfolg beschieden. Der Grund liegt darin, dass das angebotene Normalfahrrad unter Radfahrern bereits als veraltet gilt, da es noch keine mit Luft gepumpten Reifen «Pneumatikräder» hat, welche John Boyd Dunlop bereits 1888 erfunden hatte.

Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 93)

Der nächste hier dokumentierte Beschluss des Bundesrats aus dem Jahr 1896 wird sich dann konkret mit den Fahrradkennzeichen befassen.

1894 / 1897: Belgien gibt als erster Staat landesweit Velonummern aus

Vermutlich hat nur Belgien (99 Jahre) eine ähnlich lange Fahrradkennzeichen-Tradition wie die Schweiz (119 Jahre). Die ersten «Fietsplaatjes», Steuerschilder mit Nummerierung, werden im Jahr 1893 ausgegeben. Zu den ersten Provinzen gehört Brabant [BILD]. Im selben Jahr werden auch in der Schweiz, in der Stadt Zürich und im Kanton Genève, die ersten Velonummern ausgegeben. Zwischen 1894 und 1897 (je nach Quelle) werden die «Fietsplaatjes» auch in allen anderen Provinzen des Königreichs ausgegeben. Damit führt Belgien als erster Staat landesweit nummerierte Fahrradkennzeichen ein.

Hingegen dauert es in der Schweiz 30 Jahre, bis die Velonummern flächendeckend etabliert sind. Als letzter Kanton ringt sich Graubünden am 14. November 1922 durch, Kennzeichen für Velos zu verordnen. In Belgien werden die Schilder in den Provinzen zwischen 1986 und 1991 abgeschafft, während die Schweiz die Velovignette Ende 2011 aus dem Verkehr zieht. [LINK]

Kurz nach 1900 wird in Belgien mit einer Vereinheitlichung der Schilder über die Provinzen hinaus begonnen. Hingegen sind die Schweizer Kantone bei der Kreation des Designs ihrer Velonummern bis 1960 völlig frei und diesen Gestaltungsfreiraum schöpfen sie auch voll aus.

1895 VD: Stadt Lausanne führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

01.04.1895

Der Velo-Verkehr nimmt rasant zu, was vor allem in den Städten zu schwerwiegenden Problemen und in der Folge zu Protesten aus der Bevölkerung führt. Bei der Forderung, die Radfahrer aus ihrer Anonymität zu holen, spielt die Einführung einer gut sichtbaren Velonummer die zentrale Rolle. Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Vaud führt Lausanne als erste Stadt in der Waadt per 1. April 1895 auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein:

- 29.1.1895: Erlassen durch Conseil Communal
- 22.2.1895: Genehmigung durch Conseil d'Etat du Canton de Vaud
- Inkraftsetzung: 1. April 1895
- Preis CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: hinten
- Verordnung [DOKUMENT]

1895 ZH: Stadt Winterthur führt Velonummern mit Ort ein

26.05.1895

Weniger als zwei Jahre nach der Stadt Zürich und rund sieben Jahre vor dem Kanton erlässt die Stadt Winterthur am 26. Mai 1895 die «Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Winterthur». Damit werden auf dem Gebiet der späteren «Velo-Stadt der Schweiz» eine polizeiliche Bewilligung und die Velonummer eingeführt.

Wie ursprünglich in der Stadt Zürich werden in der Verordnung offenbar auch in Winterthur zuerst, für vorne und hinten am Velo, zwei Kennzeichen vorgesehen. In der Stadt Zürich wurde diese Regelung aus Gründen der Praktikabilität vor der Ausgabe der ersten Kennzeichen am 16. September 1893 wieder rückgängig gemacht. Weshalb man in Winterthur daraus nicht gelernt hat, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall ist das zweite Kennzeichen in der Verordnung von Hand wieder gestrichen worden. Danach ist die Nummer deutlich sichtbar nach vorne an der Steuerung anzubringen [DOKUMENT].

In unserer digitalen Sammlung befindet sich das Winterthurer Fahrradkennzeichen mit der Nummer «1515». Im Gegensatz zu den meisten anderen bekannten Kennzeichen im «Primär-Design», welche lediglich eine Nummer aufweisen, wurde diesem mit dem Schriftzug «Winterthur» seine Herkunft eingraviert [BILD]. Gemäss den Geschäftsberichten der Verwaltungsbehörden der Stadt Winterthur vom Jahr 1897 wurden die Schilder ab der Nummer 1501 zu Beginn des folgenden Jahres 1898 ausgegeben [DOKUMENT]. Damit ist «1515» eine der ältesten noch erhaltenen bzw. bekannten Velonummern der Schweiz.

Ausserdem handelt es sich bei «1515» um das teuerste je ersteigerte Fahrradkennzeichen der Schweiz (Stand April 2024) [DOKUMENT].

1895 ZG: In Zug lehnt Kantonsrat Velosteuer und Velonummern ab

28.11.1895

Am 28. November 1895 beschäftigt sich der Zuger Kantonsrat im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Steuergesetzes (Indirekte Steuern) mit der Einführung einer «Velosteuer».

Obwohl O.-R. Bossard erklärt, dass es nicht um eine Steuer, sondern um eine Gebühr gehe und die Kommission den Vorschlag mache, um «gegen das Velofahren eine polizeiliche Kontrolle zu schaffen», bleibt unklar, weshalb sich das Kantonsparlament unter dem Titel «Steuern» mit der Einführung einer Velokontrolle befasst. In anderen Kantonen wir das Thema «Kontrolle des Fahrradverkehrs» nicht im Kantonsparlament, welches für die Gesetze zuständig ist, behandelt, sondern im Regierungsrat, der dafür zuständig ist, entsprechende Verordnungen zu erlassen. Auch wird, zumindest im Artikel der «Zuger Nachrichten» vom 4. Dezember 1895, die Velonummer oder ein Kontrollschild, um deren Einführung es hier offensichtlich auch geht, mit keinem Wort erwähnt. Hingegen wurde die Nummer bereits in einem Artikel des «Zuger Volksblatt» vom 26. September 1895 ausdrücklich zitiert: «*Jeder Radfahrer erhält ausser der auf seinen Namen ausgestellten Bewilligungskarte gegen eine Vergütung von 50 Cts. eine im Register eingetragene Nummer, welche vorne am Fahrrad deutlich sichtbar anzubringen ist*» [LINK].

Dementsprechend scheint sich die Debatte auch ziemlich wirr zu entwickeln. Mehrere Votanten sind der Meinung, dass die «Velosteuer» zu wenig einbringe und deshalb für den Kanton nicht interessant sei. Was belegt, dass die Kommission nicht in der Lage ist, den Sinn der Sache zu vermitteln. Es wird als Alternative eine Luxus-Steuer vorgeschlagen; die korrekte Besteuerung von Luxusgegenständen wie Reitpferde wird gefordert; es wird festgestellt, dass die Fussgänger durch Schlittschuhlaufen

mehr belästigt werden als durch das Radfahren; man streitet darüber, ob Velofahren bloss ein Sport oder auch von praktischem Nutzen sei; schliesslich wird dargelegt, dass es eher eine Klaviersteuer brauche, da das Klavier (Klavierspieler werden als Ruhestörer bezeichnet) in Dörfern und Städten mehr belästige, als das Velo. Schliesslich wird die «Steuer» mit 20 gegen 17 Stimmen abgelehnt.

Trotz aller Abschweifungen wird aus der Debatte klar, dass der Dichtestress, welcher der Fahrradverkehr in den Städten verursacht und der entsprechende Druck der Bevölkerung auf die Politik Ende 1895 noch nicht in Zug angekommen sind [DOKUMENT].

Mittels seiner «Vollziehungsverordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr» im Rahmen des ersten Konkordats von 1904 beschliesst der Regierungsrat am 8. März 1905 die Nummerntafeln für Velos schliesslich als einer der letzten Kantone einzuführen.

1896: Velonummern in der Stadt Bern

01.03.1896

Nach den Städten Zürich, Lausanne und Winterthur führt auch Bern am 1. März 1896 mit der «Polizei-Verordnung betreffend das Radfahren» ein städtisches Fahrradkennzeichen-System ein. Während auf dem Gebiet der Stadt das Radfahren nur mit polizeilicher Bewilligung erlaubt ist, wird für die Landgemeinden keine Vorschrift erlassen. Die Bewilligung für die Stadt von 1896 beinhaltet eine Radfahrerkarte und eine Kontrollnummer. Diese Velonummer ist vorne an der Steuerung des Fahrrads in deutlich sichtbarer Weise anzubringen [DOKUMENT]. Die Stadt-Schilder werden 1904 von kantonalen Fahrradkennzeichen abgelöst. Diese sind dann jedoch «am Hinterteil der Maschine» zu befestigen.

Diese Polizei-Verordnung sieht in Artikel 2 bereits die besondere Reglung vor, dass Mitglieder von Radfahrervereinen, deren Fahrreglemente die Genehmigung der städtischen Polizeidirektion erhalten haben, von der Kontrollgebühr von CHF 2.00 befreit sind. Diese Regelung lässt erahnen, wie viel Einfluss den Radfahrervereinen im Allgemeinen und bezüglich der Ausgestaltung der Gesetzgebung im Besonderen künftig zukommen wird.

1896 LU: Regierungsrat begründet die Einführung der Velonummern

01.05.1896

Leider sind selten Unterlagen zu finden, aus welchen hervorgeht, weshalb die Velonummern bzw. Kontrollschilder für Fahrräder eingeführt werden. Den Verordnungen sind lediglich die Regeln und die Organisation rund um die Radfahrerkarten und die Velonummern zu entnehmen. Jedoch sind daraus weder eine Begründung der Massnahmen noch die damit verbundenen Ziele ersichtlich. Selbst in den Protokollen der Regierungsräte sind diese meist nicht zu finden.

Einen klareren Eindruck über Sinn und Zweck vermittelt ein Artikel im «Tagblatt der Stadt Biel», in welchem am 25. Januar 1896 über die geplante Einführung von Radfahrerkarten und Velonummern im Kanton Luzern berichtet wird: «*Luzern, Dekret betreffend Kontrollierung der Radfahrer. Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, dass auf den öffentlichen Strassen Leute von Velofahrern überfahren und verletzt wurden, ohne dass es gelungen wäre die Fehlbaren für die Folgen ihrer Unvorsichtigkeit verantwortlich zu machen. Die Betreffenden machen sich rasch aus dem Staube, und die Verletzten hatten das Nachsehen. Um eine gewisse Kontrolle über die Radfahrer herbeizuführen und speziell es zu ermöglichen, dass die Verletzten ihre Ansprüche geltend machen können, hat der*

Regierungsrat nachstehende ergänzende Verordnung betreffend das Fahren mit Velozipedes erlassen» [DOKUMENT].

Wie bereits im Kapitel «1892: Dichtestress in unseren Städten» beschrieben, bestätigt sich auch hier, dass es bei der Einführung der polizeilichen Bewilligung mit der dazugehörenden Velonummer in aller erster Linie darum geht, den rasch zunehmenden und von der Bevölkerung als bedrohlich empfundenen Fahrradverkehr in möglichst geordnete Bahnen zu lenken. Dazu werden rücksichtslose Velofahrer mit dem neuen Kontrollschild nun aus dem Schutz ihrer Anonymität geholt. Die Fahrradkennzeichen werden im Kanton Luzern per 1. Mai 1896 eingeführt.

1896: Bundesrat unterstützt sichtbare Nummern für Militärfahrräder

05.08.1896

In seiner Sitzung vom 5. August 1896 unterstützt der Bundesrat einen Antrag des Militärdepartements EMD für einen Nachtragskredit zur Anschaffung von Kontrollnummern für die Armee-Fahrräder: «*Die bisher gemachte Erfahrung hat gelehrt, dass das Anbringen weithin sichtbarer Nummern an den im Militärdienst stehenden Fahrrädern, die Kontrolle der Radfahrer wesentlich erleichtern würde, was im Interesse des Dienstes nur gewünscht werden kann.*»

Die Fahrräder sollen mit ähnlichen Nummern versehen werden, wie jene die seit März 1896 von der Stadt Bern ausgegeben werden. D.h. es scheint sich um Fahrradkennzeichen im "Primär-Design" zu handeln [BILD], welche vorne am Fahrrad angebracht werden. Da der Budgetnachtrag von CHF 400 in der Dezember-Session 1896 von den eidgenössischen Räten noch genehmigt werden muss, können wir davon ausgehen, dass diese Nummern frühestens ab dem Jahr 1897 an Armee-Fahrrädern zu sehen sein werden.

Einerseits handelt es sich bei diesem Antrag um den ersten konkreten Hinweis auf die Fahrradkennzeichen der Schweizer Armee. Andererseits wirft er auch verschiedenste Fragen auf.

Bereits in den Verordnungen zu Velonummern des Kantons Basel-Stadt aus dem Jahr 1894, wie auch in jenen der Stadt Bern und des Kantons Luzern aus dem Jahr 1896, gibt es bezüglich der Armee-Radfahrer eine Ausnahmeregelung. Diese sieht vor, dass verschiedene Bestimmungen, wie auch die Pflicht einer Kontrollnummer, keine Anwendung auf militärische Radfahrer in Ausübung ihres Dienstes finden. Die Formulierung «in Ausübung ihres Dienstes» wird also bereits benutzt, als es in der Armee noch gar keine Fahrradkennzeichen gibt:

- Wie grenzen sich nun die kantonalen Vorschriften zu den Regelungen der Armee bezüglich der Fahrradkennzeichen ab?
- Wie wirkt sich die Formulierung «in Ausübung ihres Dienstes» in der Praxis auf die Verwendung der Kennzeichen aus?
- Oder anders gefragt, müssen Armee-Radfahrer aus der Stadt Zürich, dem Kanton Basel-Stadt, der Stadt Bern oder dem Kanton Luzern künftig gleichzeitig zwei Kennzeichen an ihrem Fahrrad führen, oder wenn nur eines, welches bzw. zu welchem Zeitpunkt?

Im Protokoll des Bundesrats wird der Soll-Bestand des Radfahrerkorps mit 242 Mann und die Anzahl der zu bestellenden Nummern auf 250 Stück beziffert. Angesichts dieser massgeschneiderten Bestellung ohne nennenswerte Reserve, stellen sich weitere Fragen:

- Wird die vorgesehene Kontrollnummer im Dienstbüchlein des Radfahrers eingetragen und gehört somit zur persönlichen Ausrüstung, welche er nach Hause mitnimmt?
- Bleibt das Kontrollschild in diesem Fall auch beim privaten Gebrauch am Militärfahrrad?
- Oder wird die Kontrollnummer dem Korpsmaterial zugeordnet und wird dezentral in verschiedensten Zeughäusern eingelagert?
- Wie würde das ggf. alles organisiert?

Anfänglich hatten wir versucht, all diese Fragen zu beantworten. Doch die weitere Entwicklung der Geschichte hat dann gezeigt, dass diese Antworten alle theoretisch bleiben würden. Also warten wir ab, welche Antworten uns die Geschichte selbst liefert. Denn nach dem Budgetantrag des EMD verliert sich die Spur der «Nummern für Militär-Fahrräder» über längere Zeit.

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

1896: Militär-Nummern können nicht vorne am Fahrrad befestigt werden

28.07.1896

Basis für obigen Budgetantrag des Militärdepartements EMD zur Anschaffung von Kontrollnummern für die Armee-Fahrräder ist vermutlich eine Offertanfrage vom 28. Juli 1896. Major im Generalstab Immenhauser ist unter anderem Kommandant des Radfahrer-Wiederholungskurses, 1896 in Basel. Eine Woche bevor das EMD sein Budget für 242 Kontrollschilder unterstützt, verschickt Major Immenhauser eine Anfrage zur Anfertigung von 100 (1 - 100) «ähnlicher Nummern, wie sie der Stadtpolizei Bern für die Fahrräder dieser Stadt geliefert haben» an die Mechanische Werkstätte und Gravieranstalt in Winterthur. Im Gegensatz zu den Berner Nummern sollen diese jedoch etwas grösser sein, dunkelrote statt schwarze Zahlen haben und eine andere Befestigungsart vorsehen.

Das aus heutiger Sicht aufschlussreichste dieser Offertanfrage betrifft den Hinweis «*und kann auch die Befestigungsart nicht die gleiche sein*». Aus der anschliessenden Beschreibung geht hervor, dass die Kennzeichen der Armeefahrräder nicht, wie in der Stadt Bern, vorne befestigt werden können, da vorne die Packung (das Gepäck) angebracht wird. Daher sollen die Nummern «im Rahmen und zwar an der oberen Stange befestigt sein»[1]. Da die Radfahrer ihr eigens Velo in den Dienst mitbringen, sind natürlich auch unzählige Modelle im Einsatz. Deshalb sind zur Befestigung der Kennzeichen Schlaufen mit drei verschiedenen Durchmessern vorgesehen. Die ersten privaten Rahmentaschen an Militärfahrrädern sind bereits auf Fotos aus dem Jahr 1893 zu sehen[2]. Die ersten Ordonnanz-Rahmentaschen werden 1898 ausgegeben[3].

Damit ist auch geklärt, dass es sich bei sämtlichen Fahrradkennzeichen, welche bisher vorne an Militärfahrrädern befestigt wurden, um kantonale Velonummern handelt. So z.B. auch auf dem Foto des Militär-Radfahrervereins Basel aus dem Jahr 1901. Auch aus der dazugehörenden Bildlegende geht ausdrücklich hervor, dass es sich dabei um kantonale Nummernschilder handelt. D.h. Militär-Kontrollschilder wurden nie vorne am Fahrrad befestigt[4].

1) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 353)
2) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 66)
3) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 141)
4) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seiten 192/193)

1896: Radfahrer gründen Touring-Club der Schweiz

01.09.1896

Mit dem Ziel, den Fahrradtourismus zu fördern, gründen 205 Radfahrer am 1. September 1896 in Genf den Touring-Club der Schweiz (TCS): «*Ziel des neu gegründeten Vereins ist es, die Mobilität in Form von Radtourismus zu fördern und sicherer zu machen, denn bisher ist Radfahren noch ein wahres Abenteuer. Nicht nur sind die Strassen in katastrophalem Zustand und führen zu vielen Pannen, auch die gesellschaftliche Akzeptanz gegenüber diesem relativ neuen Verkehrsmittel muss zuerst erarbeitet werden. So gibt es zahlreiche Anekdoten von Radfahrern, die durch Steinbrocken, fliegende Mistgabeln oder über den Weg gespannte Drähte auf Lenker- oder Kopfhöhe vom angeblichen Rasen abgehalten werden sollten*» [LINK].

1901 werden die ersten Dienstleistungen für Automobilisten angeboten. Erst zirka 1936 verschwinden die Fahrradspeichen aus dem Emblem und werden durch ein stilisiertes Steuerrad ersetzt.

1896: Generalstab fordert Klärung zur Besteuerung der Armee-Fahrräder

28.12.1896

Am 28. Dezember 1896 fordert das Eidgenössische Generalstabsbüro den Bundesrat auf, die seines Erachtens ungerechtfertigte Besteuerung der Armee-Fahrräder durch einzelne Gemeinden zu unterbinden. Als Beispiel werden die Gemeinden Payerne und Le Chenit im Kanton Vaud aufgeführt, welche alle Fahrräder mit einer jährlichen Luxus-Steuer von CHF 5.00 belegen.

Der Generalstab begründet seinen Antrag ausführlich und schliesst wie folgt: «*Es sei der Bundesrat zu ersuchen, in einer ihm gutscheinender Weise die geeigneten Massnahmen zu treffen, dass die Fahrräder der Militärradfahrer unserer Armee von Besteuerung eximiert bleiben.*» [LINK].

Diese Intervention ist der direkte Auslöser für das Kreisschreiben des Bundesrats vom 5. Februar 1897 an sämtliche Kantonsregierungen betreffend das Verbot der Besteuerung von Militärfahrrädern [LINK].

Einen Hinweis, dass zu diesem Zweck Fahrradkennzeichen oder ein Steuerschild eingeführt worden wären, haben wir nicht gefunden. Die Velonummern wurden im Kanton Vaud erst per 15. Juli 1900 eingeführt.

1897: Niederlande führt nationale Steuern auf Velos ein

Nach der Einführung lokaler Steuern auf Fahrräder im Jahr 1892, erfolgt in den Niederlanden zwischen 1897 und 1919 die erste nationale Besteuerung der Velos. Die Steuer beträgt zwei Gulden pro Velo. Eine Kontrolle in Form einer Fahrradkarte oder eines Fahrradkennzeichen gibt es zu dieser Zeit noch nicht. Die Velo-Taxe ist an die persönliche Steuer gekoppelt. Als sie 1919 abgeschafft wird, gibt es in den Niederlanden 861‘500 steuerpflichtige Fahrräder. [LINK]

1897 NE: Stadt La Chaux-de-Fonds führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

15.01.1897

Der Velo-Verkehr nimmt rasant zu, was vor allem in den Städten zu schwerwiegenden Problemen und in der Folge zu Protesten aus der Bevölkerung führt. Bei der Forderung, die Radfahrer aus ihrer Anonymität zu holen, spielt die Einführung einer gut sichtbaren Velonummer die zentrale Rolle. Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Neuchâtel führt La Chaux-de-Fonds als erste Stadt im Kanton per 15. Januar 1897 auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein:

- 30.10.1896: Erlassen durch Conseil général de la Commune
- 15.1.1897: Genehmigung durch Conseil de la République et du Canton de Neuchâtel
- Inkraftsetzung: 15. Januar1897
- Preis CHF 5.00
- Befestigung Kennzeichen: vorne
- Verordnung [DOKUMENT]

1897 VD: Stadt Nyon führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

01.03.1897

Nach Lausanne (1895) führt auch Nyon, mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Vaud per 1. März 1897, als zweite Stadt in der Waadt auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein:

- 14.9.1896: Erlassen durch Municipalité
- 23.2.1897: Genehmigung durch Conseil d'Etat du Canton de Vaud
- Inkraftsetzung: 1. März 1897
- Preis CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: nicht geregelt
- Verordnung [DOKUMENT]

1897: Bundesrat verbietet Besteuerung von Militärfahrrädern

05.02.1897

Mit seinem Kreisschreiben vom 5. Februar 1897 reagiert der Bundesrat auf wiederholte Beschwerden von Militärradfahrern, dass ihre Fahrräder von den Kantonen oder Gemeinden einer Luxus-Steuer unterworfen würden. Schon alleine die Anrede und die Grussformel des Schreibens sind es wert, hier abgedruckt zu werden.

Wie bereits weiter oben gesehen, ist das Radfahren zu dieser Zeit kein Sport für Normalverbraucher. Ein Armeefahrrad kostet trotz Bundesbeitrag immer noch CHF 300. Ein stolzer Betrag, der im Jahr 2023 einer Kaufkraft von über CHF 3'700 entspricht (Konsumentenpreisindex KPI). Deshalb überrascht es nicht, dass einige Kantone und Gemeinden Velos offenbar als Luxusgut besteuern. Der Bundesrat stellt sich hinter die Radfahrer. Nach seiner eingehenden Begründung fordert er die Kantone auf, die nötigen Weisungen zu erlassen, damit die Militärfahrräder der Besteuerung nicht unterworfen werden:

Getreue, liebe Eidgenossen!

… «*Wir halten diese Reklamationen für berechtigt. Das Fahrrad bildet einen Bestandteil der militärischen Ausrüstung der Militärradfahrer und kann als solcher nach Massgabe der schuldenden Bestimmungen des Art. 92 des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs der Pfändung, beziehungsweise der Aufnahme in eine Konkursmasse nicht unterliegen. Ebenso wenig geht es nun aber an, dass das persönliche Ausrüstungsstück eines Wehrmannes, das ihm zur Erfüllung seiner Dienstpflicht unentbehrlich ist, mit einer Luxussteuer belegt werde. Ein Gegenstand, der als Kriegsmittel unpfändbar ist, kann offenbar auch nicht Objekt einer Luxussteuer sein: für die eine wie für die andere dieser Exemptionen sprechen dieselben zwingenden Gründe des öffentlichen Rechtes*».

«*Wir benutzen diesen Anlass, um Sie, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns in Gottes Machtschutz zu empfehlen*» [LINK].

Was mit dieser Luxus-Steuer gemeint ist, geht aus dem Schreiben des Eidgenössischen Generalstabsbüros vom 28. Dezember 1896 hervor. Demzufolge handelt es sich um eine echte Luxus-Steuer von CHF 5.00, welche die Gemeinde Payerne seit dem Jahr 1893 jährlich auf jedes Velo erhebt [LINK].

Trotz diesem Kreisschreiben des Bundesrats wird die Situation bezüglich der Besteuerung von Armee-Fahrrädern noch jahrelang unklar bleiben bzw. werden einige Kantone die Rechtslage grundsätzlich anders als der Bundesrat interpretieren und handhaben.

1897: Wien schafft seine Fahrradnummerntafeln wieder ab

01.05.1897

Gemäss aktuellem Wissensstand werden in Wien seit 1885 Fahrradkennzeichen ausgegeben. Doch bereits 12 Jahre später, am 1. Mai 1897 werden die historisch bedeutenden Fahrradnummerntafeln wieder abgeschafft. Dazu schreibt das «Geschichtewiki Wien»:

«*Gegen diese strengen Bestimmungen und vor allem die Einschränkungen der Benützung von Strassen regte sich bald Widerstand. 1887 wurden von der Stadtverwaltung weitere Strassen zur Befahrung freigegeben, darunter auch Teile der Ringstrasse. Auch das Nachtfahrverbot für Fahrräder wurde aufgehoben. Eine wirkliche Öffnung des Verkehrs für das Fahrrad erfolgte jedoch erst zehn Jahre später, nach der Durchsetzung des Niederrads. Ab 1. Mai 1897 wurde, nach Erlass des niederösterreichischen Statthalters Erich Graf von Kielmansegg, das Radfahren auf den Strassen Wiens allgemein erlaubt und die Fahrradnummerntafeln abgeschafft. Seit 1897 ist das Fahrrad formalrechtlich als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt*.» [LINK]

Über Massenproteste berichtet «Augustin» in seiner Online-Ausgabe vom 27. August 2019:

«Massenprotest der Bicyclist_innen: Die 1890er-Jahre waren somit die Zeit beeindruckender Protestversammlungen, an denen zunehmend auch proletarische Radler_innen teilnahmen – die Arbeiter-Zeitung etwa rief im Februar 1897 mit der Losung «Radfahrer Wiens, heraus!» zur Frequentierung einer solchen Veranstaltung auf; als Redner war dort kein anderer als der überaus populäre, später ermordete sozialdemokratische Politiker Franz Schuhmeier in seiner Funktion als Obmann des Ersten Niederösterreichischen Radfahrerklubs angekündigt.

Der mancherorts von Demonstrationen begleitete Protest hatte Erfolg, 1897 wurden nicht nur die Straßen Wiens allgemein zur Benutzung durch Radfahrer_innen freigegeben, sondern auch die verhassten Kennzeichen abgeschafft.» [LINK]

Wie sich dieses kurze Gastspiel und andere Ereignisse auf den Status der Schweiz, im Rahmen dieser Geschichte, auswirken, werden wir im Jahr 1923 unserer Chronologie zusammenfassen.

1897: Stadt Neuchâtel verordnet Velonummern hinten und vorne

03.06.1897 / 11.05.1897 / 29.06.1897

Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Neuchâtel führt die Stadt Neuchâtel per 11. Mai 1897 auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein. Dabei ergeht es ihr ähnlich wie der Stadt Zürich im Jahr 1893.

Am 3. Juni 1897 kündigt der Polizeidirektor an, dass in der Stadt Neuenburg eine Fahrbewilligung für Velos eingeführt wird. Das ist soweit nicht aussergewöhnlich, da insbesondere in der Romandie bereits mehrere Städte (in welchen noch keine kantonale Regelung besteht) für ihr Gebiet Fahrbewilligungen und Velonummern eingeführt haben. Speziell ist jedoch, dass im Artikel vom 3. Juni 1897 des «Feuille d'Avis de Neuchâtel» mittgeteilt wird, dass für jedes Velo zwei Nummern (im Doppel) ausgegeben werden, wobei die eine vorne und die andere hinten am Fahrrad befestigt werden muss [DOKUMENT]. Die entsprechende Verordnung, welche am 11. Mai 1897 vom Regierungsrat des Kantons Neuchâtel genehmigt wird, bestätigt die angekündigte Vorschrift [DOKUMENT]:

- 5.11.1894: Erlassen durch Conseil général de la Commune
- 11.5.1897: Genehmigung durch Conseil d'Etat de la République et du Canton de Neuchâtel
- Inkraftsetzung: 11. Mai 1897
- Preis CHF 1.00
- Befestigung Kennzeichen: vorne und hinten

Ebenfalls zwei Kennzeichen für Velos wurden 1893 in Zürich vorgeschrieben. Allerdings hat dort der Stadtrat, auf Antrag der Velo-Klubs und noch bevor die ersten Kennzeichen ausgegeben wurden, die zweite Velonummer aus der Verordnung gestrichen. Die verbleibende Nummer muss in Zürich vorne am Velo befestigt werden.

Mit ähnlichem Ergebnis, jedoch etwas weniger transparent, scheint die Sache in Neuchâtel abzulaufen. In der Sitzung des Gemeindeparlaments vom 28. Juni 1897 wird der Stadtrat bezüglich der vorgesehenen zwei Kontrollschilder befragt. Gemäss dem Artikel vom 29. Juni 1897 in der «La Suisse libérale» informiert der Stadtpräsident, dass entgegen dem Reglement nur eine Velonummer ausgegeben wird und dass dazu keine Anpassung des Reglements erforderlich sei. Allerdings geht zumindest aus dem Bericht nicht hervor, wo dieses Kennzeichen nun befestigt werden muss; vorne oder hinten [DOKUMENT].

Erst die nächste Verordnung, welche vom Regierungsrat am 7. Juli 1899 genehmigt wird, macht offiziell, dass die eine Velonummer hinten an der Maschine befestigt werden muss [DOKUMENT].

1897 NE: Stadt Le Locle führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

11.05.1897

Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Neuchâtel führt nach La Chaux-de-Fonds und mit der Stadt Neuchâtel auch die Stadt Le Locle per 11. Mai 1897 die Fahrradkennzeichen auf ihrem Gebiet wie folgt ein:

- 9.4.1897: Erlassen durch Conseil général de la Commune
- 11.5.1897: Genehmigung durch Conseil d'Etat de la République et du Canton de Neuchâtel
- Inkraftsetzung: 11. Mai 1897
- Preis CHF 5.00
- Befestigung Kennzeichen: vorne
- Verordnung [DOKUMENT]

1897 VD: Gemeinde Le Chenit führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

19.07.1897

Der Velo-Verkehr nimmt rasant zu, was offenbar nicht nur in den Städten, sondern auch in Dörfern zu Problemen führt. Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Vaud führt nach Lausanne (1895) und Nyon (1897) nun auch die Gemeinde Le Chenit am 19. Juli 1897 die Fahrradkennzeichen auf ihrem Gebiet ein. Le Chenit hat im Jahr 1900 lediglich 3796 Einwohner [LINK] und ist damit die kleinste uns bekannte Gemeinde, welche noch im 19. Jahrhundert eigene Velonummern einführt. Leider haben wir über die Kennzeichen und deren Befestigung keine Informationen:

- 19.7.1897: Erlassen durch Municipalité
- Die Genehmigung durch den Conseil d'Etat du Canton de Vaud ist nicht bekannt
- Inkraftsetzung: 19. Juli 1897
- Preis nicht bekannt
- Befestigung Kennzeichen: nicht bekannt
- Zeitungsartikel: Feuille d'Avis du District de la Vallée vom 22. Juli 1897 [LINK]

Die Gemeinde Le Chenit erhebt offenbar schon mindestens seit dem Jahr 1896 eine Luxus-Steuer von jährlich CHF 5.00 auf Velos. Das geht aus einem Schreiben des Eidgenössischen Generalstabsbüros vom 28. Dezember 1896 hervor [LINK].

1898: Italien besteuert Velos und führt Banderole ein

05.1895 / 22.07.1897 / 01.01.1898

In Italien sind die Gemeinden bereits seit Mai 1895 per Gesetz ermächtigt, Steuern auf Velocipedes zu erheben.

Am 22. Juli 1897 erlässt Umberto Rainerio Carlo Emanuele Giovanni Maria Ferdinando Eugenio di Savoia, kurz «Umberto I.», seines Zeichens König von Italien, ein Gesetz, mit welchem die Besteuerung der Fahrräder ab dem 1. Januar 1898 landesweit eingeführt und gleichzeitig die kommunale Besteuerung abgeschafft wird. Als Nachweis für die Bezahlung der Steuer werden eine Steuer-Banderole, welche am Velo angebracht werden muss, sowie eine Bescheinigung abgegeben. Allerdings handelt es sich dabei um ein Kennzeichen ohne Nummerierung. D.h. diese Banderole erfüllt die

Kriterien eines Fahrradkennzeichens nicht, da sie keine amtlich registrierte Nummer trägt, aufgrund welcher das Velo seinem Besitzer zugewiesen werden kann. In Artikel 5 des Gesetzes wird die Steuer-Banderole wie folgt beschrieben:

«Die Erhebung der Steuer erfolgt mittels der für Eichzwecke verwendeten Stempel durch den Eichbeamten, dem die Fahrräder vorgeführt werden müssen, sofern sie mit dem entsprechenden Kennzeichen versehen sind, welches das Jahr angibt, auf das sich die Steuer bezieht.

Die Merkmale der Genehmigung, die den einzigen Nachweis für die Zahlung der Steuer darstellt, werden durch Verordnung festgelegt.

Als Nachweis für die Anbringung des Kennzeichens auf den Fahrrädern stellt der Kontrolleur eine Vorlagebescheinigung aus, auf der er Steuermarken im Wert der fälligen Steuer anbringt und diese in der vorgeschriebenen Weise entwertet.» [LINK]

Mit diesem königlichen Erlass in Italien gibt es nach Frankreich und Belgien und vor den Niederlanden einen weiteren Staat, welcher landesweit eine Kennzeichnung der Velos eingeführt hat. Davon ist die Schweiz noch weit entfernt. Erst 1923 mit der Einführung von Velonummern im Kanton Graubünden gibt es in der ganzen Schweiz Fahrradkennzeichen.

1898 BE: Stadt Biel führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

10.02.1898

Bei der Forderung, die Radfahrer aus ihrer Anonymität zu holen, spielt die Einführung einer gut sichtbaren Velonummer die zentrale Rolle. Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Bern führt nach der Stadt Bern (1896) nun auch die Stadt Biel per 10. Februar 1898 die Fahrradkennzeichen auf ihrem Gebiet wie folgt ein:

- 10.2.1898: Erlassen durch Stadtrat
- Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Bern ist nicht bekannt
- Inkraftsetzung: 10. Februar 1898
- Preis CHF 5.50
- Befestigung Kennzeichen: vorne
- Verordnung [DOKUMENT]

1898 GE: Genereller Velonummern-Umtausch im Kanton Genève

11.02.1898

Per Verordnung beschliesst der Regierungsrat des Kantons Genève am 11. Februar 1898 eine generelle Umtauschaktion sämtlicher Fahrradkennzeichen. Artikel 2 klärt darüber auf, dass nicht rechtzeitig umgetauschte Schilder kurzerhand eingezogen werden [DOKUMENT].

Der Grund für diese plötzliche Umtauschaktion bleibt vorerst im Dunkeln. Erst aus einem Artikel der «La Tribune de Genève» vom 12. Februar 1898 wird klar, dass die ersten ab dem 1. November 1893 abgegebenen Fahrradkennzeichen offenbar von mangelhafter Qualität waren (en échange des anciennes, qui laissent fort à désirer) [LINK, Seite 2].

Die Umtauschaktion ist auch eine weitere Erklärung dafür, dass von den ersten Schildern, welche der Kanton Genève ab dem Jahr 1893 ausgegeben hat, scheinbar keine mehr vorhanden sind.

Allerdings führen die neuen Schilder, zumindest bei Teilen der Bevölkerung, zu heftiger Kritik. Die «La Tribune de Genève» lässt dazu am 29. März 1898 verlauten, dass die neuen Velonummern unansehnlich und sperrig seien [LINK, Seite 3]. Vor allem wird jedoch das Gewicht von 85 Gramm beklagt, welches rund viermal so viel betrage wie bisher. Der Korrespondent macht der Polizei auch gleich Vorschläge, wie man das künftig besser machen könnte. Sicher ist, dass diese Vorschläge nicht verfangen. Das massive und deshalb auch schwere Eisen-Design bleibt den «Vélocipèdistes» des Kantons Genève noch bis Ende 1933 erhalten.

1898: Noch immer keine Kennzeichen an den Militär-Fahrrädern

04.03.1898

Am 4. März 1898 erlässt das Eidgenössische Militärdepartement EMD die «Vorschiften über die Stellung, Requisition und Miete von Fahrrädern für den aktive Felddienst und den Instruktionsdienst». Darin wird geregelt:

Art. 15: Sobald sich die Schatzungskommission für die Annahme eines Fahrrades entschieden hat, wird dasselbe durch den ersten Experten nummeriert. Die eingeschätzten Fahrräder erhalten eine Platznummer (P) und eine fortlaufende Kontrollnummer (K). Als Platznummer gilt die Nummer des Pferdeeinschätzungsplatzes; die Kontrollnummern beginnen auf jedem Einschätzungsplatz mit der Nummer 1.

Art. 34: Die Nummerierung der eingeschätzten Fahrräder erfolgt nach den Bestimmungen des Generalbefehls.

Nach dieser Kennzeichnung des Fahrrads werden die Fahrräder gemäss Artikel 16 in der Reihenfolge ihrer Kontrollnummer in ein Register (Schatzungsverbal) eingetragen.

Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 141 ff)

Die privaten Velos der Radfahrer werden also am selben Ort wie die Pferde der Kavallerie begutachtet und eingeschätzt (Pferdeeinschätzplatz). Anstelle eines Brandzeichens werden die Velos hier nummeriert. D.h. die oben definierten zwei Nummern werden in den Rahmen des Fahrrads eingeschlagen. Diese Markierung können wir durchaus als Vorläufer des späteren Fahrradkennzeichens bezeichnen. Von einem Fahrradkennzeichen im Sinne der Velonummern unserer Kantone ist in diesen Vorschriften jedoch noch nichts zu finden.

1898 SH: Stadt Schaffhausen führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

01.05.1898

Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Schaffhausen führt nun auch die Stadt Schaffhausen per 1. Mai 1898 auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein:

- 13.4.1898: Erlassen durch Stadtrat
- Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen ist nicht bekannt
- Inkraftsetzung: 1. Mai 1898
- Preis CHF 2.00

- Befestigung Kennzeichen: vorne
- Verordnung [DOKUMENT]

1898 BS: Motorfahrzeuge mit Fahrradkennzeichen?

11.05.1898

Im Gegensatz zu den Fahrrädern gibt es bisher für Motorfahrzeuge in der ganzen Schweiz keine Kontrollschilder und im Gegensatz zu den Radfahrern bezahlen die Halter von Motorfahrzeugen bisher auch keine Taxen.

Vier Jahre nach der Einführung der Nummern für Fahrräder beschliesst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am 11. Mai 1898, dass auf Grundlage der "Verordnung über das Radfahren" von 1894 [DOKUMENT] auch für sämtliche Motorfahrzeuge obligatorisch eine Karte und eine Nummer eingeführt werden. Nachdem der Motorfahrzeugverkehr nun langsam zunimmt, sollen nun also auch deren Halter offiziell identifiziert werden können und Taxen bezahlen. Bis die dazu erforderliche Verordnung erarbeitet und in Kraft ist, wird es jedoch noch mehr als zwei Jahre dauern (13.10.1900). Aus diesem Grund greift die Regierung zu einer Sofortmassnahme in Form eines Regierungsratsbeschlusses. Im Kantonsblatt wird dazu publiziert:

Polizeiliche Bekanntmachung betreffend Motorfuhrwerke.

Nach Beschluss des Regierungsrats vom 11. d. Mts. finden die Bestimmungen der Radfahr-Verordnung vom 14. Februar 1894 auch Anwendung auf Motorfahrräder und sonstige Motor-Fuhrwerke. Inhaber von solchen werden demgemäss eingeladen, die vorgeschriebenen Karten und Nummern gegen die Taxe von Fr. 2.—bis spätestens 31. d. Mts. beim Polizeidepartement zu beziehen.

Basel 11. Mai 1898. *Polizeidepartement.*

Egal ob Fahrrad oder Personenwagen; die Taxe beträgt nun für alle Fahrzeuge einheitlich CHF 2.00. Ein differenziertes Taxen-System wird in Basel-Stadt erst 1900 eingeführt.

Dieser Regierungsratsbeschluss wurde bisher völlig falsch ausgelegt. Die meisten Sammler waren spätestens seit einem Wikipedia-Eintrag vom 12. Juli 2011 (Archiv) im Artikel «Kontrollschild (Schweiz)», Kapitel «Geschichte», der Auffassung, dass in Basel-Stadt 1894 für Velos und Motorfahrzeuge dieselben Kennzeichen verwendet wurden: «*1894 schrieb der Kanton Basel-Stadt vor, dass Velokennzeichen auch an Motorfahrzeugen anzubringen sind*». Diese Version bleibt bis zu unserem letzten Besuch am 20.01.2024 so stehen: Stand 2. Januar 2024 (Archiv).

Ob in dieser Kommunikationsschlaufe Wikipedia, die übrigen Medien oder die Sammler das Huhn bzw. das Ei waren, wissen wir nicht. Näher gehen wir auf diese Problematik in den Kapiteln «Die Informations-Fehler-Spirale» und «Wikipedia: Schwachstellen einer genialen Errungenschaft» ein. Was wir jedoch mit Sicherheit wissen ist, dass diese Annahme falsch ist. Genaugenommen stecken in diesem kurzen Satz sogar zwei grobe Fehler.

Einerseits wird der Zeitpunkt des zitierten Ereignisses vier Jahre vorverlegt. Dabei handelt es sich, wie schon bei der vermeintlichen Einführung der ersten Velonummern im Kanton Luzern am «7. Juni 1892» um einen groben Interpretationsfehler. In der polizeilichen Bekanntmachung wird zwar das Datum «14. Februar 1894» genannt, allerdings bezieht sich dieses auf die seinerzeit erlassene Radfahrer-Verordnung, auf welcher der jetzige Beschluss des Regierungsrats basiert. Dieser Beschluss ist am Ende des Textes jedoch auf den 11. Mai 1898 datiert [DOKUMENT].

Nach mehrtägigen Nachforschungen im Staatsarchiv Basel-Stadt ist nun belegt, dass die Motorfahrzeuge bereits ab Mai 1898 eigene, grössere Kennzeichen haben [BILD]. Als Beleg gilt einerseits das in einem separaten Buch geführte Register «Motorwagen / Automobilkassenbuch» des Kantons Basel-Stadt. Darin haben wir auch den Eintrag vom 3. Februar 1999, zum abgebildeten Motorwagen-Kennzeichen Nr. 20, aus dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern gefunden [DOKUMENT]. Im Kassenbuch werden die ersten Einträge am 25. Mai 1898, also 14 Tage nach obigem Beschluss des Regierungsrats, vorgenommen [DOKUMENT]. Die Nummerierung beginnt mit der Ziffer «1». Dieselbe Nummer wurde für Velos bereits 1894 vergeben [DOKUMENT]. Andererseits weist die Radfahrer-Karte Nr. 5523 vom 26. April 1898 darauf hin, dass es für Fahrräder und Motorfahrzeuge unterschiedlich betitelte Karten gegeben haben muss [DOKUMENT].

Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG Handel und Gewerbe GGG 1.5. "Velokontrollen"
Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG Handel und Gewerbe GGG 1.7. "Automobilkassenbuch"

Wenn wir dem Rest des oben zitierten Wikipedia Eintrags folgen, ist Basel-Stadt damit 1898 auch der erste Kanton, der Kontrollschilder für Motorfahrzeuge ausgibt; also nicht wie dort beschrieben der Kanton Luzern im Jahr 1901. Einheitliche Kontrollschilder für Motorfahrzeuge für die ganze Schweiz werden (gemäss Wikipedia) im Jahr 1905 eingeführt (schwarze Schilder mit weisser Schrift).

Zur Ehrrettung der Wikipedia-Autoren und uns Sammlern sei noch darauf hingewiesen, dass es in der Schweiz mindestens einen Kanton gibt, der kurze Zeit eine identische «Ausweiskarte für Rad- oder Motorwagenfahrer» ausgibt. Diese besondere Lösung praktiziert der Kanton Nidwalden ab dem 1. Oktober 1900 mit der Inkraftsetzung der «Verordnung über das Rad- und Motorwagenfahren» [DOKUMENT]. Also müsste auch diese Erkenntnis mit Blick auf die Motorfahrzeuge zu einer Korrektur bei Wikipedia führen (Nidwalden vor Luzern) [LINK]. Ob im Kanton Nidwalden im Jahr 1900 sowohl für Motorwagen wie auch für Fahrräder dieselben Kennzeichen verwendet werden, konnten wir bisher noch nicht klären.

1898 TI: Stadt Lugano führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

15.06.1898

Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Tessin, führt die Stadt Lugano per 15. Juni 1898 als erste und möglicherweise einzige Stadt im Kanton Ticino die Fahrradkennzeichen auf ihrem Gebiet wie folgt ein:

- 17.4.1898: Beschluss Assemblee comunali del Lugano
- Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Ticino ist nicht bekannt
- Inkraftsetzung: 15. Juni 1898
- Preis CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: nicht geregelt
- Beschluss [DOKUMENT]

Der Kanton Ticino gibt erst ab dem 1. Dezember 1904 Velonummern aus.

1898 VS: Zweisprachige Verordnung

14.08.1898

Am 14. August 1898 erlässt der Staatsrat des Kantons Valais / Wallis die «Verordnung betreffend Zirkulation mit Fahrrädern». Diese sieht zwar noch keine Fahrradkennzeichen vor, doch ist sie die erste Velo-Verordnung der Schweiz, welche nebeneinander in zwei Sprachen publiziert wird [DOKUMENT].

1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus

01.05.1899

Mit Bezug auf das Steuergesetz von 1893 [DOKUMENT] wird mit dem Dekret "pour les plaques de contrôle des vélocipèdes" (Kontrollschild für Velos) vom 10. Dezember 1898, per 1. Mai 1899 in ganz Frankreich das einheitliche Kontrollschild eingeführt [DOKUMENT]. Diesen Grad der nationalen Vereinheitlichung erreicht man in der Schweiz erst 90 Jahre später, mit der Einführung der selbstklebenden Velovignette 1989.

Verwendet wird in Frankreich eine Banderole aus Aluminium oder Messing mit Jahrgang und einem freien Platz, in welchen die Halter ihre Personalien eingravieren lassen müssen [BILD]. Das Modell A ist für Fahrräder und das Modell B, in gleicher Grösse, für Motorfahrzeuge bestimmt [DOKUMENT]. Die Banderole muss an der Lenksäule (tube de direction) unterhalb des Lenkers und nicht wie oft angenommen am Lenker (guidon) befestigt werden. Hier ein weiteres schönes Beispiel aus dem Jahr 1904 [BILD].

Die 1874 in Paris eingeführte "plaque" (Platte, Schild) [BILD] haben wir nicht als eigentliches Fahrradkennzeichen, sondern noch als ein Vorläufermodell klassiert, da diese verschiedene Kriterien eines Fahrzeug-Kennzeichens noch nicht erfüllt. Die Banderole von 1899 erfüllt nun mit der amtlichen Zuteilung ein weiteres Kriterium. Ob es sich damit nun um ein Fahrradkennzeichen handelt, lassen wir offen, da bereits früher (am 15.4.2025 in unserer Chronologie) geklärt wurde, wer die Erfindung des Fahrradkennzeichens für sich in Anspruch nehmen darf.

Die erste landesweite Einführung nummerierter Fahrradkennzeichen findet (je nach Quelle) bereits zwischen 1894 und 1897 in Belgien statt. Eine nationale Abdeckung wird in der Schweiz erst am 1. Januar 1923 erreicht, nachdem Graubünden als letzter Kanton die Velonummern einführt.

1899 GE: Genf führt als erster Kanton Luxus-Steuer auf Velos ein

06.01.1894 / 16.09.1902 / 24.09.1895 / 11.09.1895 / 13.09.1895 / 15.09.1895 / 11.06.1898 / 01.01.1899 / 08.02.1903 / 13.02.1903 / 15.06.1903 / 27.01.1904 / 31.01.1904 / 22.03.1904 / 09.04.1905 / 1924

Der Grund, weshalb wir das Thema «Luxus-Steuer auf Velos» thematisieren, besteht darin, dass diese Steuer sowohl Auswirkungen auf die Rolle der Velonummer, wie auch auf das Erscheinungsbild der Fahrradkennzeichen hat. Ausserdem wirkt sie sich auch auf die Ausgestaltung der Gesetze und die Organisation der Ausgabe der Velonummern aus.

In der Schweiz wird das Thema «Luxus-Steuer auf Velos» durch die Einführung einer landesweiten Besteuerung der Fahrräder in Frankreich (ab dem 1. Juni 1893) angestossen. Als erster nimmt der Kanton Genève in der Schweiz die Idee im Jahr 1895 auf.

Frankreich: 6. Januar 1894 / Le Nationale Suisse

Landesweite Besteuerung der Velos in Frankreich

Ab 1. Juni 1893 werden die Fahrräder in Frankreich mit der "taxe sur les vélocipèdes" erstmals in einem Staat landesweit der Besteuerung unterzogen. Die Taxe beträgt 10 fr. [DOKUMENT]. Eine zur Besteuerung gehörende und vom Staat ausgegebene «plaque de contrôle» (Kontrollschild) wird erst per 1. Mai 1899 eingeführt [DOKUMENT].

In diesem Artikel des «Le Nationale Suisse» werden nun die Einnahmen des Französischen Staats der letzten sieben Monate des Jahres 1893 für 130'447 Velos mit fr. 781'657.25 ausgewiesen [LINK, Seite 2].

Frankreich: 16. September 1902 / Le Franc-Montagnard

Einnahmen aus Velo-Steuer für das Jahr 1902 in Frankreich

In diesem Artikel des «Le Franc-Montagnard» werden die Einnahmen des Französischen Staats aus der Velo-Steuer mit 1'106’768 Fahrrädern für das gesamte Jahr 1902 auf fr. 6'293'401 beziffert [LINK, Seite 2].

GE: 24. September 1895 / Le Jura

Der Zusammenhang zur Französischen Velo-Steuer wird hergestellt

In diesem Artikel des «Le Jura», der in vorliegender Chronologie erst zwei Wochen später erscheint, wird die direkte Verbindung zwischen der Besteuerung der Fahrräder in Frankreich und jenen Überlegungen hergestellt, welche in der Schweiz zur Einführung einer ähnlichen Steuer angestellt werden. Auch wird hier die Besteuerung der Velos ausdrücklich als «Luxus-Steuer» bezeichnet [LINK, Seite 1].

GE: 11. September 1895 / Grand Conseil du Canton de Genève

Grand Conseil du Canton de Genève diskutiert Velo-Steuer

Am 11. September 1895 wird im Kantonsparlament des Kantons Genève (Grand Conseil) über die Einführung einer Steuer auf Fahrräder beraten. Die ausführliche Debatte ist in einem Protokoll dokumentiert, welches sich über 31 Seiten erstreckt. Es wird heftig darüber gestritten, ob das Velo nun Luxus oder Gebrauchsgegenstand ist. Dementsprechend sind auch die Vorstellungen über die Höhe der Steuer sehr unterschiedlich. Ausserdem wird immer wieder die Hundesteuer zu Vergleichen herangezogen (Luxus-Hunde, Wachhunde, Hunde für Behinderte usw.), welche auch nicht wirklich zur Entscheidungsfindung beitragen. Schliesslich wird die Vorlage zur weiteren Bearbeitung an die Steuerkommission überwiesen. Ausserdem gibt es dazu noch einen Anhang, in welchem auch der entsprechende Gesetzestext in 10 Artikeln mit einer jährlichen Steuer in Höhe von CHF 10.00 vorgeschlagen wird [DOKUMENT]. Die Reaktionen in der Öffentlichkeit fallen heftig aus, was mit ein Grund sein wird, dass die Einführung einer Velo-Steuer wieder in weite Ferne rückt.

GE: 13. September 1895 / La Tribune de Genève

Loi contre les vélocipèdes (Gesetz gegen die Fahrräder)

Um die nun folgenden Informationen im Zusammenhang zu verstehen, muss man wissen, dass der Kanton Genève bereits seit dem 1. November 1893 Velonummern ausgibt. Diese Fahrradkennzeichen werden gemäss Regelung vom 18. Juli 1893 vom Justiz- und Polizeidepartment gegen ein Depot von CHF 2.00 ausgegeben [DOKUMENT].

Der Artikel der «La Tribune de Genève» erscheint unter der Rubrik «Chronique Locale», weshalb wir davon ausgehen können, dass sich dieser auf den Kanton Genève bzw. dessen Regierungsrat bezieht. Im Beitrag wird die vorgesehene Höhe der Steuer mit CHF 10.00 beziffert. Weiter wird ausgeführt, dass die Steuer beim Finanzdepartement zu begleichen ist. Auch wird die «Kontrollmarke» (plaque de contrôle) für die Steuer durch die Steuerbehörde ausgegeben. Diese Plaque hat, wie das Fahrradkennzeichen, ebenfalls eine Nummer, welche sich jedoch jedes Jahr ändert. Das Finanzdepartement regelt, an welchem Ort die Kontrollmarke für die Steuern befestigt werden muss. Für das Fahrradkennzeichen ist dieser Ort (hinter dem Sitz) bereits in der Verordnung definiert. Also wird aus diesem Artikel zweifelsfrei klar, dass es bei diesem Projekt um die Einführung einer zweiten Kennzeichnung, zusätzlich zur bereits vorhandenen Velonummer, handelt [LINK, Seite 2].

Der Nettoertrag aus der Steuer soll jährlich zur Hälfte an den Staat, zu einem Viertel an das Allgemeine Hospiz und zu einem Viertel an das Kantonsspital ausgeschüttet werden. Dass hier von einem Nettoertrag und einem Verteilschlüssel gesprochen wird, macht deutlich, dass es sich tatsächlich um eine Steuer zur Finanzierung anderer Staatsausgaben handelt und nicht um eine Gebühr, mit welcher die Erbringung einer bestimmten Dienstleistung (Registrierung, Ausweis, Fahrradkennzeichen) abgegolten wird.

GE: 15./16. September 1895 / La Tribune de Genève

Un impôt malencontreux (eine leidige Steuer)

Aus dem Artikel der «La Tribune de Genève» geht nicht zweifelsfrei hervor, dass sich dieser auf ein Steuerprojekt des Kantons Genf bezieht. Aufgrund der Datierung des Artikels «Genève, le 15 septembre 1895» gehen wir jedoch davon aus.

Einleitend wird festgestellt: «*Wir wissen, dass die Tribune nicht den Grundsatz hat, politische Opposition oder Feindseligkeit zum Ausdruck zu bringen*». Trotzdem lässt die Tribune ihrem Ärger im Artikel freien Lauf und schreibt sinngemäss: Wir bezweifeln, dass das Finanzdepartment mit dem Vorschlag der Besteuerung der Fahrräder einer guten Inspiration gefolgt ist. Selten ist eine Steuer beliebt, aber wir müssen feststellen, dass die gerade vorgeschlagene Steuer sicherlich die unpopulärste von allen ist, die wir uns vorstellen können. Die Form des Gesetzesentwurfs wird als beleidigend empfunden. Aus Sicht der Zeitung werden die Radfahrer mit Hunden gleichgestellt und die Kontrollmarke mit einer Hundemarke verglichen. Auch über die Regelung «*Velocipedes, die nicht mit dem Kennzeichen ausgestattet sind, werden beschlagnahmt und erst nach Zahlung der Steuer und der Geldbusse zurückgegeben*.» regt man sich auf. Schliesslich wird festgestellt, dass mit einer solchen Steuer (CHF 10.00) nicht nur die betuchten Sport-Radfahrer, sondern auch all die bescheidenen Arbeitnehmer belastet werden, für welche das Fahrrad ein Arbeits- und Fortbewegungsmittel wie jedes andere ist [LINK, Seite 2]. Danach muss die Politik nochmals gründlich über die Bücher.

GE: 11. Juni 1898 / Gesetzessammlung 11. Juni 1898

Besteuerung der Velos wird beschlossen

Am 11. Juni 1898 teilt der Regierungsrat mit, dass das Kantonsparlament das Steuergesetz vom 8. November 1887 zur Einführung einer neuen Steuer auf Velos ergänzt. Die Taxe beträgt jährlich CHF 5.00, was noch der Hälfte des ursprünglichen Vorschlags entspricht. Die Steuer muss bei der Steuerbehörde bezahlt werden. Die Velonummern werden weiterhin bei der Polizei bezogen. Damit wird die Luxus-Steuer auf Fahrräder, beinahe drei Jahre nach dem ersten Anlauf, eingeführt. [DOKUMENT].

GE: 1. Januar 1899 / Gesetzessammlung 11. Juni 1898

Besteuerung der Velos tritt in Kraft

Die am 11. Juni 1898 beschlossene Einführung einer Luxus-Steuer auf Velos tritt im Kanton Genève per 1. Januar 1899 in Kraft [DOKUMENT].

GE: 8. Februar 1903 / La Tribune de Genève

Polizei kündigt Velonummern aus Aluminium an

Noch bevor die Verordnung vom 13. Februar 1903 durch den Regierungsrat beschlossen wird, kündigt die Polizeidirektion des Kantons Genève in der «La Tribune de Genève» vom 8. Februar 1903 an, ab Dezember 1903 Velonummern aus Aluminium auszugeben [LINK, Seite 3]. Dabei würde es sich also um das Fahrradkennzeichen für das Jahr 1904 handeln. Ob dieses Aluminiumschild mit schwarzen Ziffern je ausgegeben wurde, bleibt unklar, da es bisher in keiner Sammlung zu finden ist.

Aus dem Artikel wird ebenfalls ersichtlich, dass diese neuen Alu-Schilder nur für neu einzulösende Fahrräder abgegeben werden sollen. Radfahrer, die im Besitz einer alten Nummer sind, zahlen weiterhin Steuer an das Finanzamt ihres jeweiligen Bezirks. Das würde bedeuten, dass für das Jahr 1904 gleichzeitig ein Schild ohne Jahrgang und eines mit Jahrgang in Verkehr gewesen wären.

Im Gegensatz dazu ist in der «La Tribune de Genève» vom 29. April 1904 folgendes zu erfahren: «*Das Finanzdepartement hat bei der «l'Usine genevoise de dégrossissage d'or» neue Steuer-Schilder für Radfahrer bestellt. Es handelt sich um kleine, sehr elegante Rechtecke im Format 10 x 6 Zentimeter. Es sind schmiedeeiserne Plaketten in den Genfer Farben gehalten, welche die Jahreszahl «1904» tragen. Darunter befindet sich die fortlaufende Registrierungsnummer. Es wurden 16'000 dieser Schilder bestellt. Das Format wird sich jedes Jahr ändern. Wir erinnern Radfahrer daran, dass sie sich ab dem 15. Mai an die Steuerämter in ihrem Bezirk wenden müssen, um die Steuer für das laufende Jahr zu entrichten und das Quittungsschild zu erhalten, das jenes der Polizei ersetzt*». [LINK, Seite 2]. Also keine Rede mehr davon, dass die Polizei neue Velonummern abgibt.

Die unauffindbare Velonummer GE 1904 bleibt also geheimnisumwittert.

GE: 13. Februar 1903 / Gesetzessammlung 13. Februar 1903

Einzug der Velo-Steuer wird an das Justiz- und Polizeidepartement delegiert

Gemäss Gesetz vom 11. Juni 1898 waren bisher die Bürgermeister der Gemeinden für den Einzug der Velo-Steuer verantwortlich. Während die Polizei für die Ausgabe der Fahrradkennzeichen zuständig

war. Zur Reduktion des administrativen Aufwands und zur entsprechenden Reduktion der Verwaltungskosten beschliesst der Regierungsrat am 13. Februar 1903 per Verordnung, dass die Steuern neu, mit der Abgabe der Velonummer, durch das Justiz- und Polizeidepartement eingezogen werden [DOKUMENT]. Diese Autorisierung der Polizei zum Einzug von Steuern im Kanton Genève ist allerdings noch nicht der Weisheit letzter Schluss.

GE: 27. Januar 1904 / Journal de Genève

unglücklicher Versuch, das System zu wechseln

Seit der Einführung der Velo-Steuer im Jahr 1898 gibt im Kanton Genève nach wie vor die Polizei die Fahrradkennzeichen aus. Nachdem der Kanton Vaud mit der Einführung seiner Velo-Steuer im Jahr 1903 bereits zusätzlich zu den Kontrollschildern noch eine «médaille spéciale» als äusseres Zeichen für die bezahlte Steuer ausgibt, will der Kanton Genève nun einen ähnlichen Weg gehen.

Zusätzlich zu den bisherigen Fahrradkennzeichen, welche durch die Polizei ausgegeben werden, beschliesst der Staatsrat am 26. Januar 1904 für das Jahr 1904 im Kanton Genève per Verordnung eine Steuer-Medaille (médaille d'impôt) einzuführen. Diese soll jedoch statt von der Polizei von der Steuerbehörde ausgegeben werden. Das «Journal de Genève» berichtet am 27. Januar 1904 wie folgt darüber [LINK]:

In den Artikeln 1 und 2 der Verordnung wird beschrieben, wie dieser Systemwechsel erfolgen soll: «*Art 1. Für das Jahr 1904 müssen Besitzer motorloser Velocipedes (Fahrräder, Zweiräder, Dreiräder, Tandems usw.), die der gesetzlich vorgesehenen jährlichen Steuer unterliegen, die Maschinen, die sie besitzen, vor dem 1. April beim Bezirkssteueramt, in dem sie ihren Wohnsitz haben, melden. Art. 2. Bei der Abgabe einer Erklärung an das Steueramt muss jeder Velo-Besitzer seinen Ausweis, welcher die Nummer seines Polizeikennzeichens enthält, vorlegen und die Summe von fünf Franken, dem Steuerbetrag für das Jahr 1904, bezahlen. Dafür erhält er eine Medaille, welche an der Maschine befestigt werden muss.*»

Nun kommen wir in Artikel 3 zu der vorgesehenen Art der Befestigung der neuen Steuer-Marke: «*Art. 3. Diese Medaille trägt eine Nummer und muss am rechten Arm der Vordergabel angebracht und mit der Radachsmutter in Richtung Boden fixiert werden*.» Diese separate Art der Befestigung eines Kennzeichens am Fahrrad ist schweizweit einzigartig.

Wie diese «medaille d'impôt» aussieht, wissen wir aus gutem Grund nicht. Denn irgendwie entsteht der Eindruck, dass sich die Kommunikation zwischen dem neu involvierten Finanzdepartement und dem Justiz- und Polizeidepartement suboptimal gestaltet. Auch lässt die weitere Entwicklung vermuten, dass beim Erlass dieser Verordnung die Überlegungen bezüglich der praktischen Umsetzung etwas zu kurz gekommen sind. Deshalb wird bereits knapp zwei Monate später eine weitere Verordnung «concernant la perception de la Taxe sur les Vélocipèdes» erlassen und die vorliegende wieder ausser Kraft gesetzt.

Die genauen Ursachen dieses missglückten Systemwechsels konnten wir vorerst nicht belegen. Sicher ist jedoch, dass nun die Zeit zur Einführung der neuen Kennzeichen im Kanton Genève äusserst knapp wird, was wiederum verschiedenste Konsequenzen haben wird.

GE: 31. Januar 1904 / La Tribune de Genève

Proteste gegen bürokratische Schikanen und leere Seiten in den Bekanntmachungen

Erst im Dezember 2024 lässt sich das Rätsel um den missglückten Systemwechsel, dank einem Beitrag in der «Tribune de Genève» vom 31. Januar 1904, lösen. Daraus wir ersichtlich, dass es wegen «bürokratischen Schikanen» zu massiven Protesten gekommen ist und diese gar zu einer leeren Seite in den offiziellen Bekanntmachungen geführt haben [LINK Seite 5, links unten]:

«Bürokratische Schikanen. —
Unter diesem Titel veröffentlichten wir die Korrespondenz zum neuen Erlass des Staatsrates über verschiedene neue Pflichten, die den Radfahrern auferlegt werden sollten. Dieser gerechte Protest fand im Rathaus Widerhall. In den oberen Rängen herrschte eine gewisse Aufregung und diese Emotion spiegelte sich heute Morgen auf einer leeren Seite im offiziellen Mitteilungsblatt wider: Der unglückliche Erlass des Staatsrates wurde im letzten Moment zurückgezogen.

Heute Morgen besprach Herr H. Fazy, Präsident des Staatsrates, diese Angelegenheit mit Herrn A. Navazza, Sekretär des Touring Clubs.

Der Präsident hätte anerkannt, dass der Erlass des Gremiums, dem er vorsteht, einen gewissen Anschein von Wildheit hatte. Er hätte auch zugegeben, dass es etwas Übertriebenes sei, Radfahrer gleichzeitig den Härten zweier Behörden auszusetzen … Wir haben uns für eine Kombination entschieden, die aus dem betreffenden Dekret alles entfernen würde, was den Anschein einer bürokratischen Schikane erwecken könnte. Zu diesem Zweck muss eine Vereinbarung zwischen der Polizei und den Finanzbehörden getroffen werden.

Ausserdem haben wir folgende Mitteilung von der Geschäftsstelle des „Touring-Club Suisse" erhalten:

Im Anschluss an die vom Touring Club ergriffene Vorgehensweise glauben wir, den interessierten Kreisen mitteilen zu können, dass die zuständigen Verwaltungen eine Kombination anstreben, die zwar die Erhebung der Steuer auf Velocipedes sicherstellt, aber den Beschwerden der Radfahrer weitgehend Rechnung trägt. In der Zwischenzeit wird die Umsetzung des Dekrets des Staatsrates bezüglich der Medaille ausgesetzt.»

GE: 22. März 1904 / Gesetzessammlung 22. März 1904

Fahrradkennzeichen werden durch Steuer-Schild ersetzt und (wieder) hinten befestigt

Nach dem missglückten und ausser Kraft gesetzten Versuch des Staatsrats vom 26. Januar 1904, werden mit der Verordnung vom 22. März 1904 die Rollen der Departemente, die Organisation der Ausgabe und die Funktion der Velonummer vollständig umgekrempelt.

Ab dem Jahr 1904 wird statt eines Fahrradkennzeichens neu ein Steuer-Schild ausgegeben. Dieses Steuer-Schild muss bei den Steuerämtern der Bezirke bezogen werden. Gleichzeitig entfällt die Fahrbewilligung, welche bisher die Polizei ausgestellt hat. Neu dient die Quittung des Steuereinnehmers als Verkehrsgenehmigung. Das Justiz- und Polizeidepartement spielt bei der Ausgabe der Velonummern und der Ausstellung der Bewilligungen keine Rolle mehr. Das Steuer-Schild ist, wie bisher das Polizei-Schild, am Hinterteil der Maschine zu befestigen. Die noch am 26. Januar 1904 beschlossene Steuer-Medaille wird nie hergestellt und damit deren Befestigung an der Radgabel in der Praxis nie umgesetzt [DOKUMENT].

Durch die Bruchlandung der ersten Verordnung wird die ohnehin bereits knappe Zeit für die Umsetzung des neuen Konzepts nun noch enger. Unter diesem Druck wird die neu geplante Herstellungs- und Umtauschaktion offenbar etwas überstürzt organisiert, was unter anderem zu

einem «Skandal» um das Wappen des Kantons Genève führt. Mehr darüber erfahren Sie im Kapitel «1904 GE: Skandal um das Genfer Kantonswappen».

GE: 9. April 1905 / La Tribune de Genève

Fahrradkennzeichen des Vorjahres werden eingezogen

Seit dem Jahr 1904 werden die Velonummern im Kanton Genève nicht mehr von der Polizei, sondern von den Steuerämtern der Bezirke ausgegeben. Aus einem Artikel der «Tribune de Genève» vom 9. April 1905 geht hervor, dass die Steuerämter bei der Ausgabe des neuen Steuerschildes das Letztjährige einziehen [LINK Seite 7, rechts]:

Radfahrer. — Denken Sie daran, dass für das Jahr 1905 die Besitzer von Velocipedes (Fahrräder, Dreiräder, gesellige Tandems usw.), die der gesetzlich vorgesehenen jährlichen Steuer unterliegen, ihre Maschinen beim Steueramt des Bezirks, in dem sie ihren Wohnsitz haben, anmelden müssen.

Bei der Anmeldung beim Steueramt zahlt jeder Veloeigentümer den Betrag von 5 Franken, den Betrag der Jahressteuer. Im Gegenzug erhält er ein Nummernschild [BILD], das gut sichtbar am Heck der Maschine parallel zum Lenker angebracht werden soll. Die Kennzeichen von 1904 werden an das Steueramt zurückgegeben.

Als Fahrgenehmigung dient die Quittung des Steueramtes mit der Nummer des Fahrradkennzeichens. Jeder Besitzer eines Velos, dessen Maschine nicht mit einem Steuerschild ausgestattet ist, kann ab dem 1. Juni mit einer Geldstrafe belegt werden und muss zusätzlich zur Steuer eine Geldstrafe in Höhe des Doppelten der Steuer zahlen, die er umgehen wollte. Dieses Bussgeld wird von der Justiz- und Polizeibehörde eingezogen.

Die oben beschriebene Pflicht, beim Kauf des neuen Jahrgangs die alten Kennzeichen an das Steueramt zurückzugeben, erklärt unter anderem auch, weshalb das Fahrradkennzeichen des Jahres 1904 offenbar weltweit in keiner Sammlung vorhanden ist [LINK] (Stand Dezember 2024).

GE: 1924 / Stand 1924

Die «impôt sur les vélocipèdes» lebt

Die «impôt sur les vélocipèdes» findet sich für den Kanton Genève noch 1913 mit der Ankündigung einer Reduktion auf jährlich CHF 2.00 in den Medien. In einer Übersicht für das Jahr 1924 weist der Kanton Genève die Gebühren für Fahrräder jedoch wieder mit CHF 12.50 aus. Das ist mehr als doppelt so viel wie der zweitteuerste Kanton Vaud, der ebenfalls eine Velo-Steuer kennt, mit CHF 6.00. Also können wir davon ausgehen, dass die Velo-Steuer zu diesem Zeitpunkt im Kanton Genève noch erhoben wurde [DOKUMENT].

1899 BE: Stadt Porrentruy führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

22.07.1899

Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Bern führt nach den Städten Bern (1896) und Biel (1898) per 15. Mai 1899 nun auch Porrentruy auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein:

- 1.5.1899: Erlassen durch Assemblée Communale des Habitants

- 22.7.1899: Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Bern
- Inkraftsetzung: 22. Juli 1899
- Preis CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: hinten
- Verordnung [DOKUMENT]

1899: Lage bezüglich der Besteuerung der Armee-Velos bleibt unklar

25.11.1899

Mit seinem Kreisschreiben vom 5. Februar 1897 hatte der Bundesrat versucht, die Situation bezüglich der Besteuerung von Militärradfahrer durch Kantone und Gemeinden zu klären. Doch wie das Schreiben des Militärdepartements des Kantons Vaud vom 25. November 1899 an das Eidgenössische Militärdepartement EMD, mit der Bitte um Klärung, zeigt, bleibt die Situation diffus. Das EMD leitet den Brief zum Bericht an den Generalstab weiter. In seiner Analyse kommt auch der Chef des Generalstabsbüros zum Schluss, dass die gesetzliche Lage nach wie vor unklar ist. Er schliesst seinen Bericht wie folgt: «*Es dürfte sich überhaupt empfehlen, bei allfälliger, künftiger Änderung des Radfahrergesetzes die Regelung der Militärfahrräder mit Gebühren oder Steuern gesetzlich in allgemeingültiger Weise zu normieren bzw. einzuschränken*». [LINK]

1900: Frühe Fahrradkennzeichen in anderen Ländern

Ohne vertiefte Recherchen anzustellen, haben wir in anderen Ländern folgende frühe Spuren von Fahrradkennzeichen gefunden:

- 1874 Frankreich, Paris; die damalige Banderole gilt nicht als Fahrradkennzeichen; siehe Kapitel «1874 Paris: Fahrradkennzeichen oder nicht – Versuch einer Definition»
- 1876 Deutschland, München; siehe Kapitel «1876: München - auf den Spuren der ersten Fahrradkennzeichen der Welt»
- 1880 Deutschland; Augsburg; siehe Kapitel «1880: Die Stadt Augsburg führt Nummernschild-Pflicht ein»
- 1885 Österreich, Wien; siehe Kapitel «1885: Die Stadt Wien führt Fahrradkennzeichen ein»
- 1885 Österreich, Salzburg [LINK]
- 1887 Deutschland, Nürnberg [LINK]; abgeschafft per 1. Januar 1906
- 1894-1897 Belgien; zwischen 1894 und 1897 (je nach Quelle) führt Belgien als erster Staat landesweit nummerierte Steuerschilder für Velos ein, welche die Kriterien eines Fahrradkennzeichens erfüllen; siehe Kapitel «Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich»
- 1898 Italien: Am 22. Juli 1897 erlässt König Umberto I. von Italien ein Gesetz, mit welchem die Besteuerung der Fahrräder ab dem 1. Januar 1898 landesweit eingeführt wird. Als Nachweis für die Bezahlung der Steuer werden eine Steuer-Banderole ohne Nummerierung, welche am Velo angebracht werden muss, sowie eine Bescheinigung abgegeben. Auch diese Banderole gilt nicht als Fahrradkennzeichen; siehe Kapitel «1898: Italien besteuert Velos und führt Banderole ein»
- 1899 Frankreich; in Frankreich werden 1899 landesweit Fahrradkennzeichen ausgegeben; siehe Kapitel «1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus».

1900: Das "Emaille-Design" der Deutschschweizer Kantone

Die witterungsbeständigen Emailleschilder erleben ihre Blütezeit für Reklamezwecke zwischen 1890 und 1960. Für Fahrradkennzeichen wird diese aufwändige Technik 1903 bis 1933 von 15 Deutschschweizer Kantonen verwendet (Aargau, Appenzell Innerrhoden, Basel-Land, Basel-Stadt, Graubünden, Luzern, Obwalden, St. Gallen, Schaffhausen, Solothurn, Schwyz, Thurgau, Uri, Zug, Zürich). Die grossen, schweren und kunstvoll angefertigten Velonummern aus Emaille sind die Gallionsfiguren unter den Fahrradkennzeichen.

Als erster Kanton gibt der Kanton Appenzell Innerrhoden ab dem 28. Mai 1903 Schilder im Emaille-Design aus. Dies sind schweizweit auch die letzten Fahrradkennzeichen, welche noch vorne am Velo anzubringen sind [BILD]. Zug ist der letzte Kanton, der zwischen 1925 und 1933 noch Emaille-Schilder ausgibt [BILDER]. Die Schilder sind bis 11.3 cm gross und durch die massive, gewölbte Metallunterlage entsprechend schwer. Sie werden in vier verschiedenen Formen hergestellt; rechteckig (teilweise mit modifizierten Ecken) [BILD], oval [BILD] oder rund [BILD]. Die Königin der Formen ist jedoch die Herzform (auch Schild oder Wappen genannt) bzw. "herzförmig", wie sie offiziell in Verordnungen genannt wird [BILD]. Das "schweizerischste" aller Fahrradkennzeichen ist vielleicht das Emaille-Schild in Herzform des Kantons Schwyz [BILD]. Das erste Emaille-Schild mit Jahrgang gibt der Kanton Luzern 1912 aus [BILD].

Die allerersten Velonummern aus Emaille führen jedoch nicht die Kantone, sondern die Stadt St. Gallen bereits 1900 ein [BILD].

1900: Das "Eisen-Design" aus der Westschweiz

Um 1900 geben die Westschweizer Kantone (Fribourg 1905, Genève 1893, Neuchâtel 1904, Vaud 1900 und Valais (Wallis) 1904) ihre ersten Fahrradkennzeichen aus. Diese werden aus massivem Eisen im Breitformat hergestellt. Die Ausnahme bilden die Kantone Genève und Vaud. In Genève werden die frühen Velonummern noch im «Primär-Design» ausgegeben: rechteckiges Blech mit ausgestanzten Ziffern auf dunklem Hintergrund (forme oblongue; le numéro se détache en noir sur une surface nickelée) [DOKUMENT]. Im Kanton Vaud wird im Jahr 1900 die spezielle «plaque à deux étages», also das «Zwei-Etagen-Schild» ausgegeben [BILD].

Aus den starken Eisenblechen wird die Registrierungsnummer in grossen Ziffern ausgestanzt [BILD]. Ab 1905 trägt das Kennzeichen in der Regel in der Mitte oben ein fein eingeprägtes Kantonswappen, welches allerdings, unter der jedes Jahr wechselnden Farbe, oft schlecht erkennbar ist [BILD]. Die ersten Kennzeichen im Eisen-Design werden am 2. Februar 1900 im Kanton Genève eingeführt.

Ab dem Jahr 1906 geben die Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais (Wallis) ein gemeinsames Fahrradkennzeichen im Eisen-Design aus. Zu diesem Zweck wird jedem Kanton ein eigener Nummernkreis zugeteilt. Die erstmalige Aufteilung geht aus einem Artikel vom 30. Dezember 1905 des «Le Jura Vaudois» hervor [DOKUMENT].

Erwähnenswert ist, dass die Westschweizer Kantone ihre Fahrradkennzeichen viel früher mit einem Jahrgang für die Gültigkeitsdauer versehen als die übrigen Kantone. Fribourg [BILD], Genève [BILD] und Vaud [BILD] sind nachgewiesenermassen spätestens ab 1905 schweizweit sogar die allerersten Kantone mit Jahrgang. Dazu verwenden sie gleichzeitig ein gemeinsames Design. Ob dieses Schild mit Jahrgang auch in den Kantonen Neuchâtel und Valais ausgegeben wird, ist nicht bekannt. Ab dem Jahr 1910 geben alle fünf Kantone Schilder mit Jahrgang aus.

Eine Besonderheit ist der Eisen-Design Jahrgang 1933. Wegen den Vorschriften des neu in Kraft getretenen Bundesgesetzes zum Strassenverkehr wird in diesem Jahr von allen fünf Kantonen auf dem Schild anstelle der Registrierungsnummer der Jahrgang ausgestanzt und die umstrittene Nummerierung vollständig weggelassen.

Mit dem Pionier-Design aus der Deutschschweiz haben die welschen Kantone nie etwas am Hut. Möglicherweise liegt der Grund darin, dass das Eisen-Design gegenüber den anderen Designs dieser Zeit den wesentlichen Vorteil hat, dass darauf 5 Ziffern Platz finden. Dadurch kann man die meisten der zahlreichen Einschränkungen und Probleme, mit welchen man sich in der Deutschschweiz herumschlägt, elegant umgehen.

Die Eisenschilder sind mit bis zu 13 cm Breite die grössten je hergestellten Velonummern.

1900: Das "Pionier-Design"

04.05.1900

Das "Primär-Design" wird vom «Pionier-Design» abgelöst. Vermutlich wird es am 4. Mai 1900 erstmals im Kanton Aargau eingeführt [BILD]. Im Unterschied zum Primär-Design wird das Fahrradkennzeichen hinten am Velo befestigt und das kantonale Abzeichen gehört bald fest zum Design.

Zu verschiedenen Zeiten wird das Pionier-Design im Kanton Tessin sowie in fast allen Deutschschweizer Kantonen verwendet [BILD]. Dabei sind der Gestaltung des Formats (Abmessungen und Form) keine Grenzen gesetzt. Von einigen Kantonen wird dieses Design bis Anfang der 1930er übernommen. Allerdings wird während dieser Zeit das Herstellungsverfahren in drei Phasen laufend vereinfacht und dementsprechend werden auch geeignetere Materialien verwendet.

Phase 1
In der ersten Phase besteht das Pionier-Fahrradkennzeichen aus drei übereinanderliegenden Schichten. Mit dem unteren "Unterlagsblech" aus massivem Eisen wird die Stabilität der Konstruktion sichergestellt. Das obere Blech ist aus dünnem Aluminium oder Blech; darin sind die Registrierungsnummer und die Umrisse des Kantonswappens ausgestanzt. Dazwischen liegt eine dünne schwarze Platte, welche den Kontrast für die Lesbarkeit herstellen soll. Auf dieser Zwischenlage werden ggf. auch die Farben für das Kantonswappen aufgetragen. Nun werden die drei Schichten übereinandergelegt. Auf diese Weise wird der Effekt der schwarzen Buchstaben und Zahlen sowie das farbige Kantonswappen erzeugt. Die drei Schichten werden mit Nieten zusammengehalten. Dieses Verfahren wird von einigen Kantonen bis ca. 1915 beibehalten.

Für die mittlere Schicht wird oft eine dünne Platte aus schwarzem Ebonit verwendet, welche die aus der darüberliegenden Aluminiumplatte ausgestanzte Nummer in gutem Kontrast erscheinen lässt. Es gibt auch Modelle, bei welchen die Unterlage aus einer stärkeren Ebonit-Platte besteht, damit auf ein darunterliegendes Eisenblech verzichtet werden kann. Ebonit ist ein aus Naturkautschuk und Schwefel hergestellter besonders harter Gummi, der gut bearbeitet werden kann. 1851 wurde Ebonit von Charles Goodyear zum Patent angemeldet. Der Name des fast schwarzen Werkstoffs nimmt auf Ebenholz (englisch *ebony*) Bezug. Wir können davon ausgehen, dass Ebonit auch in anderen Kantonen für Kennzeichen im Pionier-Design verwendet wurde. Auf dieses spezielle Material wird erstmals in einem Artikel des «Le Messager des Alpes» vom 28. Juli 1900 hingewiesen [DOKUMENT].

Phase 2

Die folgende Phase 2 unterscheidet sich dadurch, dass das obere dünne Alu-Blech nicht mehr ausgestanzt, sondern die Ziffern und die Form des Wappens eingepresst und die Farben anschliessend direkt darauf aufgetragen werden. Damit entfällt auch die schwarze Platte in der Mitte der Konstruktion.

Phase 3
In der letzten Phase 3 werden die Fahrradkennzeichen aus massivem Aluminium-Blech hergestellt. Inzwischen ist es möglich dieses Metall in stabiler Stärke einfacher zu bearbeiten. Die Ziffern und Buchstaben können nun direkt in das dicke Aluminium eingeprägt werden. Damit kann nun auch auf ein "Unterlagsblech" zur Verstärkung verzichtet werden und die Nieten werden ebenfalls überflüssig.

Nach wie vor hat die Nummerierung als Element des Fahrradkennzeichens die mit Abstand grösste Bedeutung. Nun kommt jedoch auch ein Merkmal für den Kanton, der das Kennzeichen ausgegeben hat, hinzu. Eine Jahreszahl für die Gültigkeitsdauer wird erst langsam und nur von einzelnen Kantonen eingeführt. Die Hauptfunktion dieser Fahrradkennzeichen ist also immer noch die eines Kontrollschilds. D.h. es dient in erster Linie zur Kontrolle, ob das Fahrrad für den Verkehr zugelassen ist. Für diese Kontrolle ist es wichtig, dass die Identifikation des Fahrrads bzw. dessen Halter, wie heute noch bei Autos, auch aus einiger Distanz möglich ist. Deshalb sind die Ziffern der Nummer bis zu 4 cm gross.

Das Design der Pioniere wird jedoch nicht von allen Kantonen übernommen. Insbesondere die Kantone der Westschweiz machen ab dem Jahr 1906 bzw. 1905, mit dem "Eisen-Design" in einer kantonsübergreifenden Kooperation, selbstbewusst ihr eigenes Ding [BILD]. Am längsten hält der Kanton Bern dem Pionier-Design die Treue; es wird dort erst 1935 durch das Banderolen-Design abgelöst.

1900: Velonummern in der Stadt St. Gallen

05.06.1900

Nach den Städten Zürich (1893) und Bern (1896) und mehreren Städten in der Westschweiz führt auch die Stadt St. Gallen mit der «Verordnung betreffend das Radfahren» ein städtisches Fahrradkennzeichen-System ein, welches von 1900 bis 1903 gilt. Während auf dem Gebiet der Stadt das Radfahren nur mit polizeilicher Bewilligung erlaubt ist, wird für die Landgemeinden keine Vorschrift erlassen. Die Verordnung wird am 17. Mai 1900 vom Gemeinderat erlassen und am 5. Juni 1900 vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen genehmigt [DOKUMENT].

Die Bewilligung für die Stadt von 1900 beinhaltet eine Bewilligungskarte und eine der Kontrolle entsprechende Nummer. Diese Velonummer ist nach links und rechts deutlich sichtbar an der Lenk- oder Bremsstange des Fahrrads (also vorne) zu befestigen. Im Gegensatz zu den Fahrradkennzeichen im «Primär-Design», welche ebenfalls vorne am Fahrrad befestigt werden, sind die Velonummern der Stadt St. Gallen aus Emaille und haben kein kantonales Abzeichen. Nebst der Nummer ist lediglich der rote Schriftzug «St. Gallen» eingraviert [BILD]. Diese Stadt-Schilder werden 1904 von kantonalen Fahrradkennzeichen abgelöst. Diese sind sie dann jedoch «am Hinterteil der Maschine» zu befestigen.

1900 VD: La plaque à deux étages; das Zwei-Etagen-Schild

Der Kanton Vaud führt die Velonummern per 15. Juli 1900 ein. Das zweite Kennzeichen (nach Aargau, einige Monate zuvor), das im Pionier-Design (allerdings noch ohne Kantonswappen) ausgegeben

wird, bleibt schweizweit einzigartig. Es wird «la plaque à deux étages», also «Zwei-Etagen-Schild» oder auch auf den Kopf gestelltes «T» genannt [BILD]. Aus einem Artikel des «Le Messager des Alpes» vom 28. Juli 1900 geht hervor, dass sich die Begeisterung über diese Kreation aus verschiedensten Gründen in Grenzen hält. Einerseits wird die Kommunikation der Behörden kritisiert, andererseits werden die Grösse und das Design bemängelt:

> «*Die ab dem 15. Juli gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollnummernschilder für Velocipede, die ab dem 25. Juli verteilt wurden, waren bereits vor diesem Datum auf der Rückseite einiger Velos angebracht. Die Pflicht dazu wird offenbar ab dem 1. August gelten, wenn man zumindest den Pressemitteilungen der Zeitungen Glauben schenken darf, da der Staat es nicht für angebracht gehalten hat, die interessierten Parteien anders zu informieren.*
>
> *Diese Kontrollnummern, genannt Zwei-Etagen-Schild, oder besser noch verkehrtes „T“, haben tatsächlich diese Form oder die eines halben Kreuzes, wobei der untere Arm fehlt. Sie bestehen aus zwei übereinanderliegenden Platten, eine aus Ebonit, wenn ich mich nicht irre, und die andere aus Aluminium; in letzterem sind die Ziffern der Zahl ausgeschnitten, die schwarz auf weissem Hintergrund sehr gut hervorstechen.*
>
> *Zur Eleganz eines Fahrrades trägt diese Steuerplatte jedoch in keiner Weise bei. Die Breite des unteren Teils übersteigt die Breite der Hintergabel des Rahmens um einige Zentimeter; der kleinste Aufprall führt zwangsläufig zu einer Verformung, Biegung oder einem Bruch.*
>
> *Andererseits war ausser vier winzigen Löchern zur Befestigung nichts vorgesehen und jeder Fahrradbesitzer tat sein Bestes: je nach Geschmack wurden Schnur und Draht verwendet.*
>
> *Und es scheint uns, dass wir ohne die Eröffnung eines Wettbewerbs etwas viel Besseres hätten machen können: Ein Waadtländer Wappen zum Beispiel wäre viel praktischer und viel schöner gewesen*.» [DOKUMENT]

Interessant ist auch die Beschreibung der Konstruktion und der verwendeten Materialien. Als Hintergrund oder Unterlage wird eine Platte aus schwarzem Ebonit verwendet, welche die aus der darüberliegenden Aluminiumplatte ausgestanzte Nummer in einem guten Kontrast erscheinen lässt. Ebonit ist ein aus Naturkautschuk und Schwefel hergestellter besonders harter Gummi, der gut bearbeitet werden kann. 1851 wurde Ebonit von Charles Goodyear zum Patent angemeldet. Der Name des fast schwarzen Werkstoffs nimmt auf Ebenholz (englisch *ebony*) Bezug. Wir können davon ausgehen, dass Ebonit auch in anderen Kantonen für Kennzeichen im Pionier-Design verwendet wurde.

1900 NW: Ausweiskarte für Rad- oder Motorwagenfahrer

05.09.1900

Im Kanton Nidwalden wird am 5. September 1900 die «Verordnung über das Rad- und Motorwagenfahren» erlassen. Gleichzeitig werden erstmals «Kontrollnummern» ausgegeben. Erwähnenswert ist die damit eingeführte «Ausweiskarte für Rad- oder Motorwagenfahrer», welche ab dem 1. Oktober 1900 sowohl für Radfahrer wie auch für die Lenker von Motorfahrzeugen sozusagen als Fahrausweis verwendet wird [DOKUMENT].

Ob im Kanton Nidwalden im Jahr 1900 für Motorwagen und Velos dieselben Kennzeichen verwendet werden, konnten wir bisher noch nicht klären. Leider liessen sich bisher auch im Staatsarchiv des Kantons Nidwalden dazu keine verlässlichen Informationen finden. Wissen Sie mehr darüber?

1900 BS: Verordnung für Fahrräder und Motorfahrzeuge

13.10.1900

Die "Verordnung über das Radfahren" wird am 13. Oktober 1900 in "Verordnung betreffend das Radfahren und den Verkehr mit Motorfuhrwerken" umbenannt und die entsprechenden Artikel angepasst [DOKUMENT]. Darin wird nun auch geregelt:

Art. 3 genannter Verordnung wird abgeändert wie folgt: Jedes Fahrrad muss mit einer Nummer versehen sein, die beim Polizeidepartement gegen eine Taxe von Fr. 3.—und nach polizeilicher Weisung am Fahrrad deutlich sichtbar anzubringen ist.

Die Nummer ist nicht übertragbar; bei jeder Eigentumsübertragung eines Fahrrades muss gegen Erlegung der vorgeschriebenen Taxe eine neue Nummer gelöst und die bisherige abgeliefert werden.

Sämtliche Fahrradnummern müssen gleichzeitig alle drei Jahre, erstmals für die Jahre 1901 – 1903, gegen Ablieferung der bisherigen und gegen Erlegung der vorgeschriebenen Taxe erneuert werden.*

Art. 15 a, Absatz b): Die Nummerntaxe (Art. 3) für Motorfuhrwerke mit 2–3 Rädern beträgt Fr. 10.--, für solche mit mehr als 3 Räder Fr. 20.--.

* Die nächste Gültigkeitsperiode wurde im Jahr 1904, im Rahmen des Beitritts zum Konkordat, mit 1904 bis 1906 definiert [DOKUMENT]. In der Verordnung vom 22. Dezember 1909 wird die Gültigkeitsdauer von 3 Jahren fortgeführt [DOKUMENT].

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Nachdem seit 1898 die Taxen für sämtliche Fahrzeuge dieselben waren, wird nun ein differenziertes Kostenmodell eingeführt.
- Nach 7 Jahren wurde die Taxe für Fahrräder von CHF 2.00 um 50% auf CHF 3.00 erhöht. Gleichzeitig wurde die Taxe für einen Personenwagen nach drei Jahren von ebenfalls CHF 2.00 um 900% auf CHF 20.00 erhöht.
- Neu sind die Fahrradnummern nicht übertragbar.
- Neu sind die Fahrradnummern in einem festgelegten Zyklus während 3 Jahren gültig; erstmals von 1901 bis 1903.
- Neu muss die bisherige Fahrradnummer bei Halterwechsel wie auch beim Erwerb der Velonummern für die nächsten drei Jahre zurückgegeben werden. Diese Rückgabepflicht erklärt auch, weshalb aus dieser Zeit kaum mehr Fahrradkennzeichen zu finden sind.

1900: Die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen

13.10.1900

Mit der "Verordnung betreffend das Radfahren und den Verkehr mit Motorfuhrwerken" aus dem Kanton Basel-Stadt wird am 13. Oktober 1900 in der Schweiz zum ersten Mal die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen definiert. Basel legt sich auf drei Jahre fest. Diese Kadenz wird auch von einigen anderen Kantonen übernommen.

Die beiden Konkordate von 1904 und 1914 sehen für die Kontrollschilder der Velos keine bestimmte Gültigkeitsdauer vor. Für das erste Bundesgesetz zum Verkehr schlägt der Bundesrat 1922 der

Bundesversammlung eine zweijährige Gültigkeitsdauer vor. In der Publikation des Gesetzes von 1926 wird dann eine Mindestdauer von einem Jahr vorgesehen. Das Gesetz wird abgelehnt. Das 1933 in Kraft gesetzte Bundesgesetz macht dann gar keine Angaben zur Gültigkeitsdauer mehr. Schliesslich legt das Bundesgesetz von 1958 die Gültigkeitsdauer schweizweit auf ein Jahr fest. D.h. bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes am 1 Januar 1960 sind die Kantone in der Festlegung der Gültigkeitsdauer ihrer Velonummern völlig frei.

Den zweijährigen Gültigkeitszyklus führt der Kanton Zug 1918/1919 ein [BILD]. Dort wird dieser bis zur Inkraftsetzung des Bundesgesetzes von 1933 beibehalten [BILD].

Wohlverstanden müssen die Taxen unabhängig von der Gültigkeitsdauer in sämtlichen Kantonen jedes Jahr entrichtet werden. Allerdings erweist sich die Kontrolle, ob die Gebühren tatsächlich entrichtet wurden, mit mehrjährigen Velonummern in der Praxis als äusserst schwierig. Da die Kontrolle nicht über das Kennzeichen, sondern nur über den dazugehörigen Ausweis möglich ist, müssen die Radfahrer extra angehalten werden, um den Ausweis einzusehen. Bei den einjährigen Fahrradkennzeichen mit Jahrgang ist diese Kontrolle im fliessenden Verkehr auch auf Sicht wesentlich einfacher möglich.

Als erste legen sich die Westschweizerkantone auf eine einjährige Gültigkeitsdauer fest. Allen voran, spätestens im Jahr 1905 die Kantone Genève [BILD] und Vaud [BILD] im Eisen-Design. Es folgen die Kantone Luzern 1914 [BILD] (nach erstem Versuch 1912 [BILD]), Basel-Stadt 1916 [BILD], Schwyz 1917 [BILD], Tessin 1919 [BILD] und Thurgau 1920 [BILD] (nach erstem Versuch 1916 [BILD]). Die übrigen Kantone gehen erst nach 1920 zur einjährigen Gültigkeit über.

Mit einer Dauer von über 30 Jahren werden die am längsten gültigen Kennzeichen im Kanton Bern zwischen 1904 und 1935 ausgegeben.

1900: Erste Lobby für nationales Verkehrsrecht

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Um 1900 organisierten sich die Arbeiter im Arbeiter-Radfahrer Bund (ARB). Noch vor den Automobilverbänden waren die nationalen Radfahrerverbände die ersten Lobbyisten einer nationalen Regelung des Verkehrsrechts.

1900 ZH: Nach der Stadt will auch der Kanton Zürich Nummern einführen

31.12.1900

Dem Geschäftsbericht des Stadtrates der Stadt Zürich vom Jahre 1900 ist zu entnehmen, dass sich der Kanton Zürich damit befasst, Fahrradkennzeichen für den gesamten Kanton einzuführen [LINK / Seite 72]: *Es zeigt sich auch je länger je mehr das Bedürfnis verschärfter Fahrvorschriften für Radfahrer, wie auch für die Verwendung von Motorwagen im öffentlichen Verkehre. Bereits war ein Entwurf einer solchen Verordnung vom Polizeiinspektor ausgearbeitet, als den städtischen Behörden von der kantonalen Justiz- und Polizeidirektion der Entwurf einer solchen für das Gebiet des Kantons berechneten Verordnung zur Vernehmlassung zukam. Infolge dessen musste die Erledigung der Frage auf städtischem Gebiete vorläufig ruhen; es ist abzuwarten, wie dieselbe von den kantonalen Vollziehungsbehörden gelöst wird*».

1900-1937: Rolle der Bezirke / Kennzeichen mit mehreren Serien

Bei der Organisation der Fahrradkennzeichen spielen in den Kantonen Vaud, Basel-Land, Bern, Thurgau und Zürich die Bezirke eine besondere Rolle.

Das allererste System definierter Nummernkreise führt jedoch der Kanton Vaud bereits im Jahr 1900 ein. Dort gilt eine Einteilung nach den 19 Distrikten des Kantons. Der Distrikt erscheint im oberen Teil des Kennzeichens (hier 10 für den Distrikt Morges), im unteren Teil steht die Registrierungsnummer [DOKUMENT]. Diese Fahrradkennzeichen wurden vermutlich von 1900 bis 1904 ausgegeben. Speziell daran ist die Steuer-Marke mit Jahrgang aus Metall für die Bescheinigung der bezahlten zusätzlichen Steuer [BILD].

1 Aigle
2 Aubonne
3 Avenches
4 Cossonay
5 Echallens
6 Grandson
7 Lausanne
8 La Vallée
9 Lavaux
10 Morges
11 Moudon
12 Nyon
13 Orbe
14 Oron
15 Payerne
16 Pays-d'Enhaut
17 Rolle
18 Vevey
19 Yverdon

Da die Registrierungsnummer (Seriennummer) mit den grossen Ziffern im Pionier-Design aus Platzgründen nicht länger als 4 Stellen sein kann, teilt der Kanton Basel-Land zwischen ca. 1929 und 1932 die Schilder auf seine damals vier Bezirke auf und stellt auf dem Fahrradkennzeichen jeden als Buchstaben dar (A = Arlesheim, L = Liestal, S = Sissach, W = Waldenburg). Auf diese Weise kann für jeden Bezirk mit der Registrierungsnummer "1" begonnen werden [BILD] und dem Kanton stehen genügend Velonummern zur Verfügung.

Der Kanton Bern hat bis 1935 bezüglich der grossen Ziffern der Registrierungsnummer dasselbe Platzproblem. Allerdings funktioniert hier das System mit den Buchstaben aus Basel-Land nicht, da der Kanton Bern damals 30 Bezirke hat. Deshalb erhält jeder Bezirk eine Nummer (1 - 30), welche auf dem Fahrradkennzeichen gezeigt wird. Trotzdem gibt es Bezirke, welche mehr als 9999 Velonummern benötigen. Aus diesem Grund wird jedes Fahrradkennzeichen zusätzlich (beginnend mit A) mit einem Buchstaben versehen, welcher für die Abfolge der einzelnen Serien steht [BILDER]. Auf diese Weise kann insbesondere der einwohnerstarke Bezirk der Stadt Bern mit genügend Fahrradkennzeichen versorgt werden; hier als Beispiel die Serie "T" [BILD].

1 Aarberg
2 Aarwangen
3 Bern
4 Biel
5 Büren
6 Burgdorf
7 Courtelary
8 Delémont
9 Erlach
10 Fraubrunnen
11 Franches-Montagnes
12 Frutigen
13 Interlaken
14 Konolfingen
15 Laufen
16 Laupen
17 Moutier
18 Neuveville
19 Nidau
20 Oberhasli
21 Porrentruy
22 Saanen
23 Schwarzenburg
24 Seftigen
25 Signau
26 Nieder-Simmental
27 Ober-Simmental
28 Thun
29 Trachselwald
30 Wangen

Im Kanton Zürich mit damals 11 Bezirken werden nacheinander zwei verschiedene Verfahren angewendet.

1 Zürich
5 Hinwil
9 Andelfingen

2 Affoltern	6 Uster	10 Bülach
3 Horgen	7 Pfäffikon	11 Dielsdorf
4 Meilen	8 Winterthur	

Von 1902 bis 1909 (Pionier-Design) wird dasselbe Verfahren wie im Kanton Bern angewendet, wobei es in dieser frühen Zeit noch so wenige Fahrräder gibt, dass man auf das Führen mehrerer Serien (Buchstaben) verzichten kann. Mit der Umstellung auf Emaille-Kennzeichen im Jahr 1910 wird die 5-stellige Registrierungsnummer möglich. Diese maximal 99999 Exemplare werden den 11 Bezirken jedes Jahr, mittels Verordnung, neu zugewiesen [DOKUMENT]. Bereits zu Beginn der Emaille-Phase wird den beiden grössten Stadt-Bezirken des Kantons, mittels zusätzlichem Buchstaben, ein paralleler Nummernkreis zugewiesen (W = Winterthur, Z = Zürich) [BILD]. Darüber hinaus gab es bei Nummern-verknappung auch das System der zweiten Serie, welche mit dem Buchstaben "B" gekennzeichnet wurde [BILD]. Mit der Einführung der Aluminium-Schilder im Jahr 1925 wird offenbar gelegentlich auch je eine A- [BILD] und B-Serie [BILD] ausgegeben. Dasselbe System kommt im Kanton Basel-Land im Jahr 1928 zur Anwendung [BILDER].

Ebenfalls mit einer Gliederung in verschiedene Serien, welche durch Buchstaben gekennzeichnet werden, löst der Kanton Luzern das Platzproblem auf seinen Velonummern bis 1911 [BILDER]. Im Kanton Aargau kennt man ein ähnliches System, jedoch mit einer zusätzlichen Serien-Nummer bis 1931 [BILDER].

Im Kanton Thurgau wird das Gesetz im Bereich der Fahrräder, gemäss Regierungs-Beschluss vom 8. Juni 1907, mit der Einführung eines Zusatz-Buchstabens für die Bezirksbezeichnung ergänzt: *«§ 12. Auf jedem Kontroll-Schilde steht über der Nummer rechts neben dem kantonalen Wappen der Anfangsbuchstabe des Bezirks, in welchem der Schild ausgegeben wurde*». Dazu werden acht verschieden Buchstaben verwendet, da der Kanton Thurgau bis am 31. Dezember 2010 noch acht Bezirke hatte [LINK]: Arbon, Bischofszell, Diessenhofen, Frauenfeld, Kreuzlingen, Münchwilen, Steckborn und Weinfelden. Seither gibt es nur noch fünf Bezirke. Diese Bezirksbezeichnung entfällt mit der Einführung der für ein Jahr gültigen Fahrradkennzeichen ca. 1914 und lebt 1935 wieder auf.

Bei den Abkürzungen auf den Fahrradkennzeichen des Kantons Thurgau der Jahre 1935 bis 1937 bezieht sich der erste Buchstabe vermutlich auch auf die damaligen acht Bezirke. Auf was sich die nachstehenden ein oder zwei Buchstaben beziehen, muss noch geklärt werden. Die Gemeinden sind es wohl eher nicht, da verschiedene der verwendeten Buchstaben nicht am Anfang deren Namen erscheinen [BILDER]. Auf Anfrage teilt uns das Staatsarchiv des Kantons Thurgau am 15. Juni 2023 und das Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau am 27. Juli 2023 mit, dass man zu diesem Thema leider keine Unterlagen findet. Da es sich bei diesen Abkürzungen um eine schweizweite Besonder-heit handelt, ist es äusserst bedauerlich, dass dazu keine Quellen verfügbar sind.

NACHTRAG: Aufgrund eines Fundes im Staatsarchiv des Kantons Zürich am 27. März 2024 wird das Rätsel jedoch gelöst. Sie dazu Kapitel «1936 TG: Thurgauer Geheimcode wird geknackt».

1901 BE: Stadt Thun führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

12.04.1901

Nach den Städten Bern (1896), Biel (1898) und Porrentruy (1899) führt auch die Stadt Thun, mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Bern, per 12. April 1901 auf ihrem Gebiet eigene Fahrrad-kennzeichen ein:

- 8.6.1900: Erlassen durch Gemeinderat

- 12.4.1901: Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Bern [LINK, Seite 5]
- Inkraftsetzung: 12. April 1901
- Preis CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: nicht geregelt
- Verordnung [DOKUMENT]

1901 BE: Stadt Burgdorf führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein

01.06.1901

Nach den Städten Bern (1896), Biel (1898), Porrentruy (1899) und Thun (1901) führt auch die Stadt Burgdorf, mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Bern, per 1. Juni 1901 auf ihrem Gebiet eigene Fahrradkennzeichen ein. Sie ist unseres Wissens schweizweit die letzte Stadt, welche eigene Velonummern ausgibt. Nur die Gemeinde St. Moritz gibt ab dem Jahr 1914 noch später nicht kantonale Kontrollnummern für Velos aus:

- 30.3.1901: Erlassen durch Gemeinderat
- 1.6.1901: Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Bern
- Inkraftsetzung: 1. Juni 1901
- Preis: Einmalige Kontrollgebühr CHF 2.00
- Befestigung Kennzeichen: hinten
- Verordnung [DOKUMENT]

Einzigartig ist in der Verordnung die Beschreibung des Orts für die Befestigung in Artikel 4: *«… eine Kontrollnummer, die hinten am Sattel des Fahrrads in deutlich sichtbarer Weise fest anzubringen ist*».

Diese handgeschriebene Polizei-Verordnung, mit der Bescheinigung des Gemeindeschreibers bezüglich der Publikation sowie der Genehmigung des Regierungsrats, ist eine der schönsten Verordnungen, die wir je gesehen haben. Übertroffen wird sie lediglich von dem mit Siegel versehenen Veloreglement der Stadt Fribourg aus dem Jahr 1869 [DOKUMENT].

An dieser Stelle bedanken wir uns bei Michael Mahler. Er hat für uns, insbesondere in der Westschweiz, zahlreiche wichtige Quellen erschlossen und damit das Gleichgewicht der Sprachregionen wieder hergestellt. Ausserdem war es ihm ein besonderes Anliegen, die gegen 50 Archive jener Städte zu kontaktieren, welche für die Ausgabe von eigenen Velonummern in Frage gekommen sind. Praktisch alle in dieser Publikation aufgeführten Städte mit eigenen Fahrradkennzeichen hat er aufgespürt.

1901 ZH: Das Ende der städtischen Velonummern kündigt sich an

31.12.1901

Dem Geschäftsbericht des Stadtrates der Stadt Zürich vom Jahre 1901 ist zu entnehmen, dass der Kanton Zürich inzwischen eine Verordnung zur Einführung der Velonummern auf dem gesamten Kantonsgebiert erarbeitet hat [LINK / Seite 66]: *Seit dem Inkrafttreten der städtischen Verordnung betreffend das Radfahren vom 20. Juni 1893 sind bis Ende 1901 13120 Nummern für Fahrräder gelöst worden. Hievon entfallen 1490 auf das Berichtsjahr. In diesem wurden 4050 Bewilligungen erneuert, also insgesamt 5540 Fahrbewilligungen eingeholt; für 7580 früher erteilte Bewilligungen wurde somit die Erneuerung nicht mehr nachgesucht. Von der Justiz- und Polizeidirektion ist eine Verordnung*

betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen im öffentlichen Verkehre ausgearbeitet worden. Der Erlass der Verordnung durch den Regierungsrat fällt nicht mehr in das Berichtsjahr».

Im weiteren Verlauf wird sich zeigen, dass die mit «13120» angegebene Anzahl der ausgegebenen städtischen Fahrradkennzeichen für die Rekonstruktion der Geschichtsschreibung der Fahrradkennzeichen von grosser Bedeutung sein wird.

1902 ZH: Der Zürcher Stadt-Komet am Velonummern-Himmel verglüht

01.03.1902

Nach seinem überraschenden und bahnbrechenden Auftritt am 20. Juni 1893 verglüht der Stadt-Komet in Zürich. Mit der Einführung der kantonalen Nummerntafeln für Fahrräder per 1. März 1902 wird das Kapitel der Stadt-Zürcher Fahrradkennzeichen nach knapp neun Jahren bereits wieder geschlossen. Dieses Ereignis wird vom Stadtrat mit Bedauern zur Kenntnis genommen: «*Am 6. Februar 1902 wurde vom Regierungsrate eine Verordnung betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen auf öffentlichen Strassen, Wegen und Plätzen erlassen, welche mit dem 1. März 1902 in Kraft trat und die Verwendung von Fahrrädern und Motorwagen im öffentlichen Verkehre für das ganze Gebiet des Kantons regelte. Die Polizeiverordnung betreffend das Radfahren in der Stadt Zürich vom 20. Juni 1893 musste daher, weil in einigen wesentlichen Punkten im Widerspruche mit der regierungsrätlichen Verordnung stehend, aufgehoben werden. Da den Gemeinden das Recht des Bezuges von Kontrollgebühren nicht mehr zugestanden wurde, ist der Stadt ein Ausfall von rund Fr. 13,000 im Jahr erwachsen*» [LINK].

Allerdings zeigt die Zukunft, dass scheinbar einschneidende Umbrüche in der Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen in der Praxis oft noch einige Zeit nachwirken. So verhält es sich auch bei der Ablösung der städtischen Kennzeichen durch die Nummerntafeln des Kantons.

Einerseits erfahren wir aus dem Geschäftsbericht des Stadtrates der Stadt Zürich für das Jahr 1901 [LINK], dass seit der Einführung im Jahr 1893 insgesamt 13120 Nummern für Fahrräder ausgegeben wurden. Andererseits ist in einem handgeschriebenen Verzeichnis des Kantons aus dem Jahr 1902 vermerkt, dass mit dem Nummernkreis 13200-14000 offenbar noch ein Restposten von 801 städtischen Velonummern vorhanden ist [LINK]. Diese Stadt-Schilder im «Primär-Design», welche lediglich eine Nummer aufweisen [BILD], braucht der Kanton nun noch auf. Die eigenen Kennzeichen des Kantons werden von Beginn an im «Pionier-Design» hergestellt und tragen im Gegensatz zu den Stadt-Schildern den Vermerk «Z» sowie eine Zahl für den Bezirk (1-11) [BILDER]. Verwendet werden diese restlichen Stadt-Nummerntafeln ausschliesslich für den Bezirk mit der Nummer 1, also die Stadt Zürich, welcher damals noch die «Landgemeinden» Zollikon und Dietikon angehörten. Die übrigen 10 Bezirke, welche bisher keine Velonummern ausgegeben haben, starten alle mit den Kennzeichen des Kantons, jeweils mit der Nummer «1».

1893-1902 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern der Schweiz

Die ersten Fahrradkennzeichen der Schweiz wurden am 20. Juni 1893 von der Stadt Zürich ausgegeben. Diese Stadt-Schilder wurden im «Primär-Design» hergestellt und mussten vorne am Velo befestigt werden. Die Kontrollschilder wiesen lediglich eine grosse Nummer auf, welche von beiden Seiten gelesen werden konnte. Ausserdem ist auf den Schildern eine kleine Gravierung des Herstellers «DAUBENMEIER & MEYER ZÜRICH I.» angebracht, wobei der Teil «ZÜRICH I.» auf der zweiten Zeile offenbar nur auf den Schildern der ersten Jahre zu sehen ist.

Dank den Geschäftsberichten des Stadtrats lassen sich, im Unterschied zu den meisten Kantonen, diese ersten Velonummern einigermassen exakt ihren Ausgabejahren zuordnen. Lediglich für die Jahre 1894 bis 1896 können die Nummernkreise nicht genau bestimmt werden. Von den insgesamt 14'000 hergestellten Schildern wurden bis Ende 1901 13'120 Nummern ausgegeben. Am 1. März 1902 übernimmt der Kanton das Velonummern-Zepter, welcher auch 801 (13200 - 14000) der überzähligen Schilder der Stadt zur Weiterverwendung übernimmt.

Genau diese 801 vom Kanton übernommenen Fahrradkennzeichen sind es auch, mit welchen sich belegen lässt, dass es sich bei der Serie von 14'000 Schildern im «Primär-Design» um die von der Stadt Zürich in Auftrag gegebenen ersten Velonummern der Schweiz handelt. Denn dieser vom Kanton übernommene Restposten «Zürich 13200 - 14000» erscheint im Verzeichnis der ersten «Nummerntafeln» des Kantons mit dem Hersteller-Vermerk «von Daubenmeier u. Meyer», womit sich der Kreis schliesst [DOKUMENT].

Jahr	Geschäftsbericht Stadtrat	Nummern im Jahr ausgegeben	Nummernkreis aktuelles Jahr	Total Nummern im Umlauf	Bewilligungen aktiv	Nummern-schilder passiv
1893	[LINK] / Seite 58	872	1 - 872	872	872	0
1894	[LINK] / Seite 57	?	?	?	1’684	?
1895	[LINK] / Seite 53	?	?	?	1’900	?
1896	[LINK] / Seite 73	?	?	4055	2’580	?
1897	[LINK] / Seite 69	1’710	4056 - 5765	5765	3’141	2’424
1898	[LINK] / Seite 71	2’077	5766 - 7842	7842	4’636	3’206
1899	[LINK] / Seite 70	2’157	7842 - 9999	9999	5’510	4’489
1900	[LINK] / Seite 72	* 1’631	10000 - 11630	11630	4’518	7’112
1901	[LINK] / Seite 66	1’490	11631 - 13120	13120	5’540	7’580
1902	[LINK] / Seite 64	0	-	13120	0	13’120

* Druckfehler: Von 10’000 auf 11'630 Nummernschilder sind es nicht 631 wie im Geschäftsbericht des Stadtrats für das Jahr 1900 abgedruckt, sondern korrekt 1'631 Schilder.

Bisher sind nur sehr wenige Schilder dieser ersten Velonummern der Schweiz bekannt:

Nummer	Ausgabe-Jahr	Hersteller Gravur	rechte Seite	linke Seite	Abmessungen über alles
3717	1896	DAUBENMEIER & MEYER ZÜRICH I.	[BILD]	[BILD]	13.8 x 5.6 cm
10295	1900	DAUBENMEIER & MEYER	[BILD]	[BILD]	15.3 x 5.7 cm

Ausserdem gibt es in unserer Sammlung noch das Fahrradkennzeichen «6162» im «Primär-Design». Wo diese Velonummer ausgegeben wurde ist nicht belegt. Allerdings scheint sie bezüglich Design, Typographie, Herstellung, Materialien und Abmessungen mit dem Fahrradkennzeichen «3717» aus der Stadt Zürich identisch zu sein. Jedoch besteht der wesentliche Unterschied darin, dass auf dem Schild «6162» die Gravur des Herstellers «DAUBENMEIER & MEYER / ZÜRICH I.» fehlt. Ob diese beim Schild «6162» aus Versehen vergessen wurde, oder ob diese Velonummer von einem anderen Hersteller für eine andere Stadt oder einen anderen Kanton produziert wurde, bleibt unklar. Sicher ist, dass sie zwischen 1893 und 1902 in Verkehr gesetzt wurde.

1902-1909 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern des Kantons Zürich

In der Anfangszeit kommt dem Jahrgang bei der Beschriftung der meist mehrjährig gültigen Fahrradkennzeichen noch kaum Bedeutung zu. Dieser Umstand macht es bis heute schwierig, das Ausgabejahr bzw. die genaue Gültigkeitsdauer der ersten Fahrradkennzeichen zu bestimmen. Diese Datierung bleibt für praktisch alle Kantone bis auf weiteres ein Rätsel.

Erst ab den 1920ern wird der Jahrgang für die Sicherstellung der Aktualität der Fahrradkennzeichen immer wichtiger, da die meisten Velonummern nun nur noch für ein Jahr Gültigkeit haben. Die ersten (in unserer Dokumentation vorhandenen) Kennzeichen mit geprägtem Jahrgang werden 1905 von den Kantonen Genève [BILD] und Vaud [BILD] ausgegeben.

Am 16. November 2022 hatten wir dem Staatsarchiv des Kantons Zürich eine schriftliche Anfrage bezüglich der Datierung der ersten Fahrradkennzeichen ab dem Jahr 1902 zugestellt. Gleichentags hat man uns geantwortet, dass unsere Anfrage komplex sei und wir die Recherche deshalb selbst durchführen müssen. Trotz verschiedenster Hinweise und ausführlichen Hilfestellungen, wie wir dabei vorgehen können, finden wir im umfangreichen Archiv auch nach stundenlanger Suche nichts dazu.

Am 14. Oktober 2023 nehmen wir dann einen zweiten Anlauf und bitten in dieser Sache nochmals um Unterstützung. Eine Reaktion bleibt vorerst aus. Als wir die Hoffnung bereits so gut wie aufgegeben haben, stellt uns das Staatsarchiv des Kantons Zürich am 19. Januar 2024 ein Dokument zu, welches dieses Rätsel löst, also die Ausgabejahre der ersten Kennzeichen entschlüsselt. Damit wird Zürich bezüglich der Möglichkeit der Bestimmung des Ausgabejahrs der ersten Velonummern auf einen Schlag schweizweit zur grossen Ausnahme. Ein grosses Dankeschön für diesen besonderen Fund an die Mitarbeitenden des Staatsarchivs des Kantons Zürich.

Bei den zugestellten Kopien handelt es sich um handgeschriebene Verzeichnisse, welche durch die zahlreichen Streichungen und nachträglich eingefügten Ergänzungen eher an persönliche Notizen als an ein offizielles Dokument erinnern. Auch das verwendete Papier ist uneinheitlich. Einmal trägt es den vorgedruckten Titel «Antrag der Direktion der Justiz und Polizei an den h. Regierungsrath», dann wieder «Kanzlei der Justiz- und Polizei-Direktion des Kantons Zürich», meist fehlt der Titel ganz. Sympathisch finden wir, wie die gute Fee des Staatsarchivs (Name der Redaktion bekannt) mit ihrem Schattenspiel, den einzelnen Seiten, in verschiedenen Variationen ihre persönliche Note verleiht [DOKUMENT].

Aus dem Dokument lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Die Aufzeichnungen beginnen im Jahr 1902, in welchem am 1. März die erste Verordnung betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen des Kantons Zürich in Kraft tritt [DOKUMENT].
- Trotz dem Inkrafttreten per 1. März 1902 werden die ersten Kennzeichen offenbar erst am 5. Mai 1902 geliefert. D.h. die Ausgabe der ersten Fahrradkennzeichen erfolgt frühestens ab diesem Datum.
- Bereits 11 Tage danach, am 16. Mai 1902 erfolgt die zweite, deutlich umfangreichere Lieferung.
- Zwischen 1902 und 1909 werden sämtliche Kennzeichen von zwei Herstellern geliefert, der Firma Daubenmeier und Meyer in Zürich sowie der Firma Isler in Winterthur.
- Im Jahr 1902 werden Velonummern hergestellt, welche gemäss geltender Verordnung noch vorne am Velo befestigt werden müssen.

- Die Kennzeichen ab dem Jahr 1903 werden dann, gemäss der nächsten Verordnung, welche per 16. Februar 1903 in Kraft tritt [DOKUMENT], «am Hinterteil der Maschine» befestigt.
- Artikel 44 der neuen Verordnung legt fest: «*Die Verwendung der zur Zeit benutzten Nummerntafeln ist bis auf weiteres zulässig*».
- Bis im Jahr 1909 werden die Kennzeichen mittels einer Zusatznummerierung (1 - 11) den damals 11 Bezirken zugeteilt (der 12. Bezirk Dietikon wurde erst per 1. Juli 1989 durch Abspaltung vom Bezirk Zürich gebildet). Die Kontrollnummern beginnen für jeden Bezirk mit der Zahl 1. Diese fortlaufende Nummerierung ist in den Verzeichnissen für jedes Jahr eingetragen.
- Im Jahr 1905 ist das Platzpotential auf der Nummerntafel für den Bezirk Zürich (1) mit der vierstelligen Zahl 9999 erschöpft. Offenbar wird deshalb im Jahr 1906 mit einem neuen Nummerntafeln-Modell «n. Mod.» wieder mit der Nummer 1 begonnen. Bei diesem neuen Modell handelt es sich um jenes der Nummerntafel 1 / 1248 aus unserer Sammlung, mit dem gegenüber bisher (oben abgerundetes Rechteck) völlig unterschiedlichen Design (Umrisse). Ausserdem wir nun das bisherige «Z» des alten Designs weggelassen (siehe Tabelle). D.h. nun sind in der Stadt Zürich tausende identischer «Velonummern-Paare» an zwei verschiedenen Velos im Verkehr, welche sich lediglich durch das Design des Kennzeichens unterscheiden. Diese beiden Schilder-Typen werden auch auf der Übersicht des Eidgenössischen Departements des Innern EDI aus dem Jahr 1908 nebeneinander abgebildet und beschriftet (Zürich Kanton / Zürich Bezirk) [DOKUMENT].
- Aus den Aufzeichnungen lassen sich auch die Auflagezahlen der einzelnen Bezirke sowie des Kantons insgesamt errechnen.
- Im Jahr 1909 kommt mit der Metallwarenfabrik AG Zug (heute: Metall Zug AG) ein neuer Hersteller ins Spiel. Dieser Auftritt wird auch das System der Velonummern vollständig umkrempeln. Darauf kommen wir später zurück.

Aufgrund dieser Verzeichnisse lassen sich nun die in unserer Sammlung enthaltenen frühen Kennzeichen des Kantons Zürich präzise wie folgt ihren Ausgabejahren zuordnen:

Nummerntafeln für Fahrräder

Kennzeichen	Bezirk	Ausgabejahr	Befestigung
3717	Stadt Zürich (nicht kantonal)	1896	vorne
1515	Stadt Winterthur (nicht kantonal)	1898	vorne
10295	Stadt Zürich (nicht kantonal)	1900	vorne
2 / 172	2 = Affoltern	1902 altes Modell, 1. Lieferung	vorne *
5 / 274	5 = Hinwil	1902 altes Modell, 1. Lieferung	vorne *
1 / 4148	1 = Zürich	1903 altes Modell	hinten
7 / 802	7 = Pfäffikon	1905 altes Modell	hinten
8 / 3619	8 = Winterthur	1905 altes Modell	hinten
1 / 1248	1 = Zürich	1906 «neues Modell» (Design)	hinten
1 / 4564	1 = Zürich	1907 «neues Modell» (Design)	hinten
8 / 5200	8 = Winterthur	1907 altes Modell	hinten
1 / 8698	1 = Zürich	1908 «neues Modell» (Design)	hinten
4 / 1774	4 = Meilen	1909 altes Modell	hinten
7 / 1693	7 = Pfäffikon	1909 altes Modell	hinten
11 / 1571	11 = Dielsdorf	1909 altes Modell	hinten

* ab 1903 wurden dieselben Kennzeichen gemäss der neuen Verordnung vom 16.2.1903 hinten am Velo befestigt.

Erst nach dem 19. Januar 2024 klärt sich dann auch die Frage, wie die ersten Emaille-Ausgaben des Kantons Zürich der Jahre 1910 bis 1913 ausgesehen haben.

Nummerntafeln für Motorvelos

Kennzeichen	Bezirk	Ausgabejahr	Befestigung
103	Kein Bezirk	1903	vorne und hinten

Die Nummer «103» wurde gemäss dem Verzeichnis bereits im Jahr 1902 hergestellt und in sämtlichen 11 Bezirken für Velos ausgegeben. Die Charchen der 11 Schilderbestellungen, welche jeweils die Nummer 103 enthalten, wurden auf die beiden Hersteller aufgeteilt. Der Unterschied zu den Kennzeichen für die Motorvelos, in der Verordnung vom 16. Februar 1903 Motorcycles genannt, besteht darin, dass sämtliche Kennzeichen mit der Nummer 103, mit dem Buchstaben «Z» für Zürich sowie einer zusätzlichen Nummer (1-11) für den Bezirk versehen sind. Diese Angaben fehlen auf den Kennzeichen für Motorvelos und Automobile. Im Gegensatz zu den Velos gibt es für Motorfahrzeuge, also auch für Motorvelos zwei Nummerntafeln. Diese «Schilde» sind an der Vorder- wie Hinterseite anzubringen (das Bild aus unserer Sammlung zeigt das vordere Kennzeichen). Das Kennzeichen 103 für Motorvelos wurde erst ein Jahr nach den Velonummern, 1903 hergestellt. Ab 1909 werden die Motorvelos im Verzeichnis Motorfahrräder und ab 1910 Motorräder genannt.

1902 ZH: Die ersten Autokennzeichen im Kanton Zürich

Autokennzeichen sind eigentlich nicht das Thema unserer Geschichte. Da sich deren Weg in oben beschriebenen Verzeichnissen [DOKUMENT] jedoch mit dem der Velonummern kreuzt, seien zumindest stichwortartig ein paar kurze Hinweise erlaubt. Dies auch deshalb, da diese Informationen zumindest in der Welt von Wikipedia teilweise falsch dargestellt werden (siehe Anhang 1 | Wikipedia: Eine kritische Würdigung):

- Gemäss Verordnung vom 6. Februar 1902 [DOKUMENT] und Kreisschreiben an die Stadthalterämter des Kantons Zürich vom 11. März 1902 [DOKUMENT] gab es nicht zwei, sondern drei Kennzeichen. Die Angaben bezüglich deren Befestigung gehen dabei auseinander. Verordnung: «*Die Nummerntafel ist auf der Vorderseite des Fahrzeugs so anzubringen, dass die Nummer leicht erkennbar ist. Bei den Motorwagen muss ausserdem die Nummer seitwärts, hinten und auf den Laternenscheiben angebracht werden*». Kreisschreiben: «*Für die Motorwagen wird die Nummerntafel dreifach abgegeben in der Meinung, dass je ein Stück hinten und auf der rechten und der linken Seite anzubringen ist*». Beide Versionen stimmen jedoch nicht mit der Version von Wikipedia überein. Je ein Schild «*an der Vorder- wie Hinterseite des Wagens*» wird erst in der Verordnung vom 16. Februar 1903 definiert [DOKUMENT].
- Zu Beginn gibt es einen separaten Nummernkreis für die Kennzeichen der Velos sowie einen gemeinsamen Nummernkreis für Motorvelos und Automobile.
- Ob im Jahr 1902, wie von der Verordnung vorgesehen, Nummerntafeln für Motorwagen abgegeben wurden, geht aus dem Dokument nicht hervor. Es könnte sein, dass dazu der im Verzeichnis nicht aufgeführte Nummernkreis 1 – 100 verwendet wurde.
- Der erste Eintrag für Automobile erfolgt für das Jahr 1903.
- Im Jahr 1903 werden für Motorvelos die Nummern 101 – 200 sowie 301 – 400 reserviert, während für die Automobile die Nummerntafeln 201 – 250 desselben Nummernkreises bereitgestellt werden.

- Im Gegensatz zu den Fahrrädern werden die Nummerntafeln für Motorwagen und Motorvelos nicht den Bezirken zugewiesen, weshalb es auch keine entsprechende Kennzeichnung (1 - 11) gibt.
- Im Jahr 1905 wird verzeichnet, dass bestimmte Nummerntafeln-Serien für Motorfahrzeuge am 29. April 1909 ausser Kraft gesetzt werden.
- Im Jahr 1906 beginnt die Nummerierung für Automobile (1 – 200) und Motorvelos (1 - 300) wieder von vorne; diesmal jedoch mit je einem eigenen Nummernkreis und bei den Automobilen mit dem Vermerk «Paar», wie in der Verordnung von 1903 vorgesehen.
- Im Jahr 1911 wird für Automobile mit einer Serie B und den Nummerntafeln 1B – 200B begonnen. Die B-Serie für Motorräder folgt dann ab 1913.
- Gemäss Hinweis des Sammlers Christian Lang wird dem Kanton Zürich bei der schweizweiten Nummernzuteilung vom Februar 1905, welche bis Anfang 1933 Gültigkeit hatte, der Nummernkreis 1-1000 zugeteilt. Dieser gilt sowohl für Automobile wie auch für Motorräder; d.h. für beide Fahrzeugtypen wird mit der Nummer «1» begonnen (1. Serie 1-1000). Die beiden Kennzeichen unterscheiden sich jedoch in Form und Grösse. Nachdem man um 1917 (Automobile) bzw. 1919 (Motorräder) bei der Nummer 1000B (2. Serie) angekommen ist, wird mit der dritten Serie begonnen, wozu man zuerst die A-Serie nachholt (1A-1000A). Danach folgen (mit Ausnahmen) die Serien 1C-1000C usw. bis für Automobile Mitte 1932 die Nummer 1000Z ausgegeben wird. Bis zu welcher Serie die Kennzeichen für Motorräder ausgegeben werden, ist nicht eindeutig belegt.

1902 ZH: Verordnung des Kantons Zürich vor Bundesgericht

29.03.1902

Im selben Monat, in welchem der Kanton Zürich die Fahrradkennzeichen offiziell einführt, wird am Bundesgericht dagegen postwendend Rekurs eingereicht.

Im Kanton Zürich werden die Fahrradkennzeichen am 1. März 1902, mit der Inkraftsetzung der «Verordnung betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen auf öffentlichen Strassen, Wegen und Plätzen» eingeführt [DOKUMENT]. Als letzter Kanton führt Zürich damit Velonummern im Primär-Design ein, welche vorne am Fahrrad befestigt werden müssen: «*Die Nummerntafel ist auf der vorderen Seite des Fahrzeuges so anzubringen, dass die Nummer leicht erkennbar ist*».

Einzigartig ist die Tatsache, dass der Velo Klub Zürich bereits am 29. / 30. März 1902, Rekurs gegen diese Verordnung an das Bundesgericht in Lausanne einreicht. Zu diesem frühen Zeitpunkt geben erst acht Kantone Fahrradkennzeichen aus. Beim Rekurs geht es in erster Linie um die Gebühren, welche die Radfahrer für den Bezug der Ausweiskarte und der Nummerntafel entrichten müssen. Die Rekurrenten sind der Auffassung, dass es sich bei der Gebühr um eine Steuer handelt, deren Einführung nicht in der Kompetenz des Kantons liegt.

Aus dem Schreiben vom 26. April 1902 des Regierungsrats an den Instruktionsrichter des Bundesgerichts, Dr. Jäger (entscheidet als Einzelrichter über die Abschreibung von Verfahren zufolge Gegenstandslosigkeit, Rückzugs oder Vergleichs) geht hervor, dass die Kantonsregierung darin keine Steuer, sondern eine Kanzleigebühr im Sinne eines Entgelts für eine Amtshandlung sieht. Deshalb beantragt der Regierungsrat, den Rekurs abzuweisen [DOKUMENT].

Der Velo Klub Zürich will allerdings weder die korrekte Bezeichnung der zu entrichtenden Kosten sicherstellen, noch dafür sorgen, dass diese durch die richtige Instanz genehmigt werden. Sondern

dieser Rekurs ist der Vorbote einer Reihe von Versuchen verschiedener Radfahrerverbände, während beinahe 60 Jahren, die Gebühren und damit auch das Fahrradkennzeichen abzuschaffen.

Auf Anfrage antwortet uns das Bundesgericht am 13. Februar 2023, dass im Archiv aus den Jahren 1902 und 1903 kein Antwortschreiben des Bundesgerichts auf den Antrag des Regierungsrats zur Abweisung des Rekurses zu finden ist.

Der Rekurs wird jedoch am 31. Mai 1902 vom Bundesgericht behandelt.

1902: Bundesgericht tritt nicht auf Rekurs der Radfahrer ein

31.05.1902

Am 31. Mai 1902 behandelt die II. Abteilung des Bundesgerichts in Lausanne unter dem Vorsitz von Bundesrichter Bachmann den Rekurs der Radfahrervereine aus Zürich gegen den Regierungsrat des Kantons Zürich bezüglich der am 6. Februar 1902 vom Regierungsrat erlassenen «Verordnung betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen auf öffentlichen Strassen».

Anwesend sind sechs weitere Bundesrichter, darunter auch Dr. Jäger, der am Bundesgericht auch als Instruktionsrichter fungiert. An ihn war das Schreiben des Regierungsrats vom 26. April 1902 in dieser Sache gerichtet [DOKUMENT]. Also können wir davon ausgehen, dass dem Gericht die Sicht des Regierungsrats bekannt ist. Das Bundesgericht tritt nicht auf den Rekurs ein [DOKUMENT].

Beantragt wird im Rekurs:

1. *Es seien die oben zitierte regierungsrätliche Verordnung und speziell deren Bestimmungen in Art. 14, 17, 21 und 26 als im Widerspruch mit der Bundesverfassen und der Staatsverfassung und bestehenden Gesetzen des Kantons Zürich zu erklären und es sei daher die ganze Verordnung oder eventuell deren Art. 14, 17, 21 und 26 als rechtsungültig aufzuheben.*
2. *Es seien die Behörden des Kantons Zürich anzuhalten Gebühren, die gemäss Art. 17 * und 21 der angefochtenen Verordnung bezahlt worden sind, wieder zurückzuerstatten.*

In der Rekursschrift wird beiläufig erwähnt, in der Sitzung vom 10. März 1902 des zürcherischen Kantonsrats habe Advokat Dr. Ryf eine Motion eingebracht, es sei der Regierungsrat einzuladen, seine Verordnung betreffend Gebrauch von Fahrrädern etc. zurückzuziehen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich beantragt in seiner Vernehmlassung, es sei der Rekurs abzuweisen. Und zwar macht er in erster Linie geltend, dass der kantonale Instanzenzug nicht erschöpft sei. Es hätte vorerst der Kantonsrat angerufen werden sollen, nicht nur deshalb, weil ihm die Überwachung über die gesamte Staatsverwaltung zustehe, sondern auch deshalb, weil die Rekurrenten selbst geltend machten, dass für die regierungsrätliche Verordnung die Genehmigung des Kantonsrates erforderlich gewesen wäre. Der Regierungsrat bestätigt, dass dem Kantonsrat eine Motion betreffend Rückzug der Verordnung eingereicht sei;

in Erwägung:

- *dass der vorliegende Rekurs voraussichtlich gegenstandslos wird, falls die dem Kantonsrat eingereichte Motion betreffend Rückzug der fraglichen Verordnung erheblich erklärt wird;*
- *dass es deshalb zweckmässig erscheint, auf den Rekurs nicht einzutreten, bis der Kantonsrat über die erwähnte Motion sich ausgesprochen hat;*

- *dass die Frage, ob auf den Rekurs auch deshalb nicht eingetreten werden könne, weil der kantonale Instanzenzug nicht erschöpft sei, unter diesen Umständen nicht geprüft zu werden braucht;*
- *dass selbstverständlich den Rekurrenten das Recht gewehrt bleibt, den Rekurs wieder aufzunehmen falls derselbe infolge der Behandlung der Sache im Kantonsrat nicht gegenstandslos wird,*

erkannt.

1. *Auf den Rekurs wird zurzeit nicht eingetreten.*
2. *Die Rekurrenten bezahlen die Schreibgebühren und Kanzleiauslagen mit Fr. 5 und 10 Centimes.*
3. *Dieser Entscheid ist den Rekurrenten und dem Regierungsrate des Kantons Zürich schriftlich mitzuteilen.*

Lausanne den 21. März 1902.
Im Namen der II. Abteilung des Schweizerischen Bundesgerichts, der Präsident: Bachmann

Bereits am 16. Februar 1903 wird diese Verordnung wieder aufgehoben und durch eine neue ersetzt [DOKUMENT], mit welcher sich der Kanton Zürich als erster dem Konkordat der interkantonalen Konferenz über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 19. Dezember 1902 anschliesst, welches am 13. Juni 1904 vom Bundesrat genehmigt wird. Damit ist der Rekurs der Radfahrervereine aus Zürich definitiv vom Tisch.

* Artikel 17 regelt, dass dem Inhaber des Fahrrads die Nummerntafel zum Selbstkostenpreis geliefert wird.

1902: Das erste Konkordat für den Automobil- und Fahrradverkehr entsteht

21.04.1902 / 19.12.1902

Seit um 1900 der Automobilverkehr stetig zunimmt, häufen sich auch die Klagen. Diese gehen in zwei Richtungen. Einerseits fühlen sich grosse Teile der Bevölkerung durch die Automobile verunsichert oder gar bedroht. Dabei geht es um rücksichtsloses Verhalten der Automobilisten im Allgemeinen und um zu hohe Geschwindigkeit dieser Vehikel im Besonderen. Andererseits wird das schlechte Image beklagt, welches die Schweiz als Tourismusland durch das willkürliche und schikanöse Auftreten der Polizei gegenüber den Automobilisten erhält. Im Bundesarchiv gibt es hunderte von Schreiben, in welchen Bewohner, Behörden, Verkehrs- und Tourismusverbände, Verkehrsvereine verschiedener Ferien-Destinationen sowie von Schweizer Gesandtschaften aus sämtlichen Nachbarländern ihre Klagen vorbringen. Gemeinsam ist allen, dass mehr Ordnung und weniger Willkür gefordert werden.

Der Autoverkehr ist deshalb auch der Treiber für eine schweizweite Vereinheitlichung und Präzisierung der Verkehrsvorschriften. Ähnlich wie 1876 in München, 1885 in Wien und 1893 in der Schweiz sind es nun die Verbände, welche, nicht zuletzt um im Interesse ihrer Mitglieder «Schlimmeres» zu vermeiden, ein konkretes Regelwerk vorschlagen. Wie aus einem Artikel in «Der Bund» vom 22. April 1902 hervorgeht, geht die Initiative vom Schweizerischen Automobil-Club ACS sowie dem Touring Club Suisse TCS aus, welche dem Eidgenössischen Departement des Innern EDI einen vollständigen Entwurf für ein interkantonales Reglement eingereicht haben. Das EDI hat den Kantonen diesen Entwurf zugestellt und überwiegend positive Rückmeldungen erhalten: «*Grundsätzlich hat sich keine Kantonsregierung gegen das vorgeschlagene Konkordat ausgesprochen*». [LINK]

I. Konferenz vom 21. April 1902

Auf dieser Grundlage lädt das EDI zur ersten «Interkantonalen Konferenz behufs einer einheitlichen Verordnung betreffend Motorwagen- und Fahrrad-Verkehr in der Schweiz auf dem Gebiet der Konkordatskantone» ein, welche am 21. April 1902 stattfindet. Die Konferenz wird von Bundesrat Marc-Émile Ruchet vom EDI geleitet. Nachdem er einleitend erklärt, dass für ein Verkehrsgesetz die verfassungsmässigen Grundlagen fehlen (diese werden erst 1921 geschaffen) und deshalb die Lösung in Form eines Konkordats zu suchen sei, verläuft die vollständige Beratung des Entwurfs unspektakulär. Viel Raum nehmen der Automobilverkehr im Allgemeinen und die Sonderregelungen für Bergstrassen und Pässe im Besonderen ein. Was das Fahrradkennzeichen betrifft, sind die wichtigsten Punkte des definitiven Konkordats von 1904 in den wesentlichen Zügen bereits enthalten:

- Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Diese Platte ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.
- Die Ausweiskarten, sowie die Polizeinummern werden von der zuständigen Behörde des Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat, und sind gültig auf dem ganzen Gebiet der einverstandenen Kantone.
- Von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte sowie die Polizeinummer bei sich zu führen, sind ausgenommen:
    1. die Militär-Radfahrer im Dienst
    2. die Fremden auf der Durchreise.

Auch bezüglich der Ausrüstung und der Verkehrsbestimmungen sind bereits verschiede Vorschriften enthalten, welche sich praktisch wörtlich in folgenden späteren Artikeln des definitiven Konkordats wiederfinden:

- Art. 22. Jedes Fahrrad soll mit einem bis auf 50 Meter hörbaren Alarmapparat (Glocke, Schelle oder Horn) versehen sein, der so oft als nötig zu benutzen ist.
- Art. 23. Jedes Fahrrad muss mit einer Bremse versehen sein.
- Art. 24. Von Beginn der Dämmerung an darf während der Nachtzeit nur mit gut leuchtender, vorn angebrachter Laterne gefahren werden.
- Art. 25. Der Fahrradverkehr ist auf den für die Fussgänger reservierten, sowie auf den von den zuständigen Behörden verbotenen Wegen untersagt.
- Art. 26. Velorennen auf öffentlichen Strassen und Wegen sind ohne Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde verboten.
- Art. 27. Bei grösserem Verkehr, sowie bei Strassenkreuzungen und Biegungen soll der Radfahrer ein mässiges Tempo, nicht über acht Kilometer in der Stunde, einhalten und weder Lenkstange noch Pedal loslassen.
- Art. 28. Der Radfahrer hat Fuhrwerken, Reitern und Fussgängern rechts auszuweichen und links vorzufahren. Die Absicht vorzufahren, hat er, wenn nötig, durch Zuruf oder Alarmapparat kundzugeben.
- Art. 30. Das Anhängen und Nachschleppen von Ästen usw. ist verboten.
- Art. 31. Der Radfahrer hat anzuhalten, wenn bei seinem Herannahen Reit-, Zug- oder Lasttiere, sowie Viehherden Zeichen von Schrecken äussern …

Inhaltliche Beschlüsse werden keine gefasst. Die Besprechungsergebnisse werden protokolliert. Das EDI wird abschliessend ersucht, den Entwurf auf Grundlage der geführten Diskussion bzw. dieses Protokolls zu überarbeiten und später einer folgenden Konferenz zur endgültigen Feststellung zu unterbreiten. Aufgrund eines Schreibens vom 2. März 1909 im Bundesarchiv gingen wir während Jahren davon aus, dass es das Protokoll dieser I. Konferenz nicht bzw. nicht in gedruckter Form gibt

[LINK]. Erst im Juni 2025 haben wir dann ein gedrucktes Exemplar im Staatsarchiv den Kantons Luzern gefunden [DOKUMENT]

Erwähnenswert ist noch, dass sich unter den «Eingeladenen» auch Charles Louis Empeyta befindet. Er ist zurzeit noch Vizepräsident des Automobilklubs ACS, wird bald das Präsidium übernehmen und sich 1905, im Rahmen des Konkordats, mit der äusserst detaillierten Beschreibung des Designs der ersten einheitlichen Auto-Kennzeichen der Schweiz ein Denkmal setzen.

Ganz im Zeichen des Autos werden die Konferenzteilnehmer auf nachmittags 3 Uhr zu einer Automobilfahrt eingeladen.

II. Konferenz vom 19. Dezember 1902

Die zweite Konferenz vom 19. Dezember 1902 wird wieder von Bundesrat Marc-Émile Ruchet vom EDI geleitet. Unter den «Eingeladenen» befindet sich mit Herrn Joss erstmals auch ein Vertreter des Schweizerischen Velocipedistenbundes (später Schweizerischer Radfahrer-Bund SRB). Der überarbeite Konkordats-Entwurf wird artikelweise beraten, um den definitiven Wortlaut festzusetzen.

Weder im Bereich der Motorwagen noch bei den Fahrrädern kommt es zu grundlegenden Änderungen oder Überraschungen. Die Feinabstimmung verschiedener Artikel wird protokolliert. Bezüglich des weiteren Vorgehens informiert Bundesrat Ruchet die Mitglieder der Konferenz, dass der definitive Wortlaut des Konkordats nun dem Bundesrat zu Genehmigung vorgelegt und anschliessend, mit dem Protokoll der heutigen Beratung [DOKUMENT], den Kantonsregierungen zugestellt werden soll. Daraufhin werden die Kantone ersucht, sich über den Beitritt zum Konkordat auszusprechen.

Als offizielle Geburtsstunde des ersten Konkordats zum Strassenverkehr wird künftig dieser 19. Dezember 1902 genannt (Konkordat vom 19. Dezember 1902). Der Bundesrat wird das Konkordat am 13. Juni 1904 genehmigen, nachdem 20 Kantone ihren Beitritt beschlossen haben:

Protokoll des Bundesrats / 53. Sitzung vom 13. Juni 1904
Konkordat betreffend Motorwagen und Fahrradverkehr / 2820

Dem Konkordat der Kantone Zürich, Bern, Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Appenzell A. Rh., Appenzell I. Rh., St. Gallen, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, vom 19. Dezember 1902, wird die verfassungsmässige Genehmigung erteilt.
[DOKUMENT]

Als erster Kanton wird Zürich dem Konkordat bereits am 16. Februar 1903 beitreten. Die Kantone Aargau und Schaffhausen treten diesem ersten Konkordat nachträglich noch bei. Mit Ausnahme des Kantons Neuchâtel beginnen die Kantone mit ihrem Beitritt auch Velonummern auszugeben. Die Kantone Uri, Graubünden und Thurgau treten dem Konkordat nicht bei, wobei es letzterem durch die Vermittlung des EDI anschliessend gelungen ist, ein sogenanntes Gegenrechtsverhältnis mit den Konkordatskantonen abzuschliessen. Mit diesem Sonderstatus tritt der Thurgau formell nicht dem Konkordat bei, wird jedoch gleichbehandelt wie die Konkordatskantone [DOKUMENT].

1903 ZH: Zürich schliesst sich früh dem Konkordat an

16.02.1903

Bereits am 16. Februar 1903 vollzieht der Kanton Zürich mit seiner Verordnung [DOKUMENT] das kommende "Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr", welches am 13. Juni 1904 vom Bundesrat genehmigt wird [DOKUMENT]. Damit ist Zürich der erste Kanton, welcher den Beitritt zum Konkordat umsetzt.

Dieses schnelle Handeln hat mit grosser Wahrscheinlichkeit auch mit dem am 31. Mai 1902 vom Bundesgericht abgewiesenen Rekurs der Radfahrervereine aus Zürich gegen den Regierungsrat des Kantons Zürich bezüglich der am 6. Februar 1902 vom Regierungsrat erlassenen «Verordnung betreffend den Gebrauch von Fahrrädern und Motorwagen auf öffentlichen Strassen» zu tun [DOKUMENT]. Denn der Entscheid des Bundesgerichts sieht vor: «*dass selbstverständlich den Rekurrenten das Recht gewehrt bleibt, den Rekurs wieder aufzunehmen falls derselbe infolge der Behandlung der Sache im Kantonsrat nicht gegenstandslos wird.»* Mit dem frühen Anschluss an das Konkordat und der Aufhebung der umstrittenen Verordnung ist das Risiko der Wiederaufnahme des Rekurses definitiv vom Tisch.

1903 LU: Auftrag des Regierungsrats für Anschluss Konkordat

21.03.1903

Ein im eigentlichen Sinn des Wortes besonders schön gestaltetes Dokument ist der Auftrag des Regierungsrats des Kantons Luzern, den er auf Vorschlag des Militär- und Polizeidepartements am 21. März 1903 für den Erlass einer Verordnung zum frühzeitigen Anschluss an das Konkordat erteilt [DOKUMENT].

1903 LU: Luzern schliesst sich dem Konkordat an

21.03 1903

Einen Monat nach dem Kanton Zürich vollzieht auch Luzern am 21. März 1903 als zweiter Kanton den Beitritt zum Konkordat [DOKUMENT]. An der Luzerner Verordnung ist bemerkenswert, dass sich, im Gegensatz zu den meisten anderen Kantonen, die Verordnung aus Luzern nicht ausdrücklich auf das Konkordat bezieht. Es gibt jedoch einen Auftrag des Regierungsrats für den Erlass einer Verordnung, der unmissverständlich auf das Konkordat (interkantonale Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr) Bezug nimmt [DOKUMENT]. Ausserdem hält sich die Struktur und der Text genau an die Vorgaben des Konkordats.

1903 TG: Regierungsrat lehnt das Konkordat ab

25.05.1903

Kein Kanton tut sich bezüglich dem Beitritt zum Konkordat so schwer wie Thurgau. Das kommende Konkordat geht zurück auf die Beschlüsse der interkantonalen Konferenz vom 19. Dezember 1902 betreffend Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiet. Es wird am 13. Juni 1904 vom Bundesrat genehmigt.

Der Regierungsrat ist zwar auch der Meinung, dass es durchaus an der Zeit sei, den Verkehr der Motorfahrzeuge auf eidgenössischer Ebene einheitlich zu regeln. Jedoch beantragt er am 30. Januar

1903, der Grosse Rat (Kantonsparlament) solle den zweiten Teil des Konkordats, welcher den Verkehr mit Fahrrädern regelt, nicht annehmen. Die Einführung von Ausweiskarten und Nummernschildern für Fahrräder geht dem Regierungsrat vom Kanton Thurgau zu weit. Sie fiele Schülern, Fabrikarbeitern und allen denjenigen lästig, welche sich für ihre Geschäfte täglich des Fahrrades bedienen. Wie sich der Regierungsrat einen teilweisen Beitritt zum Konkordat in der praktischen Umsetzung vorstellt, bleibt offen [DOKUMENT].

Anschliessend setzt der Grosse Rat, zur vertieften Prüfung der Angelegenheit, eine grossrätliche Spezialkommission ein, welche am 25. Mai 1903 ihren Bericht vorlegt. Auch die Kommission kommt zum Schluss, dass es, angesichts des frevelhaften Gebarens von gewissenlosen Lenkern sinnvoll wäre, den Automobilverkehr kantonsübergreifend zu regeln. Hingegen sieht auch die Kommission im Bereich der Fahrräder Vorschriften, welche sie kaum zu akzeptieren gewillt wäre. Auch hier geht es vor allem um die Ausweiskarte und die «Nummerierung», für welche kein Bedürfnis vorhanden sei. Der Bericht schliesst wie folgt: *«Wir gelangen demzufolge zum einstimmigen Antrag, es sei die Zustimmung des Kantons zu dem konferenziellen Entwurf über einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagenverkehr auszusprechen, dagegen betreffend Fahrradverkehr nicht zu erteilen.»* Auch die grossrätliche Spezialkommission lässt offen, wie sie sich dieses Rosinenpicken im Rahmen einer interkantonalen Vereinbarung konkret vorstellt. Also kann das noch nicht der Weisheit letzter Schluss sein - Fortsetzung folgt 1904.

1903 VD: Auch in der Waadt wird die Luxus-Steuer auf Velos eingeführt

15.11.1899 / 20.11.1901 / 15.06.1903 / 18.12.1907

Nachdem der Kanton Genève bereits per 1. Januar 1899 nach Französischem Beispiel eine Luxus-Steuer auf Velos eingeführt hat, zieht die Waadt im Jahr 1903 nach. Im Kanton Vaud bildet das besondere Fahrradkennzeichen, welches um 1900 ausgegeben wurde, den idealen Aufhänger zum Thema.

Auf diesem Kontrollschild (Kontrollnummer 560 aus dem Distrikt 10) ist zusätzlich eine kleine runde Marke aus Metall angebracht. Diese ist mit einer separaten Nummerierung (5912), der Jahreszahl 1903, einem kleinen Kantonswappen und einem Betrag «5 Frs.» versehen [BILD]. Das «Règlement de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques du canton de Vaud» vom 22. Mai 1900, welches am 15. Juli 1900 in Kraft getreten ist, sieht für den Bezug der Velonummer in Artikel 4 einen Preis von CHF 2.00 vor [DOKUMENT]. Die besagte Marke, genannt «médaille spécial» (spezielle Steuer-Plakette) weist jedoch einen Betrag von CHF 5.00 aus. Also müssen die Velofahrer im Kanton Vaud nebst der in der Velo-Verordnung vorgesehenen Gebühr von CHF 2.00 (Kosten für die Registrierung, den Ausweis und das Fahrradkennzeichen) zusätzlich eine Steuer von CHF 5.00 entrichten. Diese Steuer ist nicht in der Fahrrad-Verordnung, sondern im Steuergesetz des Kantons Vaud geregelt.

VD: 15. November 1899 / La Tribune de Genève

Boule de Neige (Schneeballsystem)

Der Artikel der «La Tribune de Genève» erklärt, dass die Regierung des Kantons Vaud neu Steuern für Hunde, Pianos, Velos, Autos, Billardtische und Pferdewagen einführen will. Dazu werden auch die vorgesehenen Sätze sowie der erwartete Mehrertrag genannt: «*Un projet de loi a été déposé par le Conseil d'Etat interdisant la vente des coupons d'après le système dit de la Boule de Neige. La nouvelle loi d'impôt a été déposée. Elle porte de 10 à 15 fr. l'impôt sur les chiens. Elle crée les impôts suivants : 10 fr. par piano; 10 fr. par vélocipède ; 25 fr. par automobile et véhicule à propulsion automatique ; 16*

fr. sur les billards ; 12 fr. par voilure à un cheval ; 24 fr. par voiture à plusieurs chevaux. Enfin elle institue une taxe de 2% sur les successions en ligne directe. L'augmentation des recettes attendue de ces divers impôts est de 620'000 fr.» [LINK, Seite 4]. Das muss in der Bevölkerung erst einmal verdaut werden. Bis zum Inkrafttreten eines Gesetzes dauert es nochmals über drei Jahre.

VD: 20. November 1901 / La Suisse libérale

La loi sur l'impôt (Steuergesetz)

In der Waadt scheint die finanzielle Situation allgemein prekär zu sein. Deshalb wird auch auf Ebene der Gemeinden nach neuen Einnahmequellen gesucht. Dabei werden zahlreiche Projekte lanciert, in welchen auch für Velos, zusätzlich zu den Gebühren für die Bewilligung und das Fahrradkennzeichen, eine neue «Luxus-Steuer» vorgesehen wird; so zum Beispiel in Vallorbe (April 1899) [LINK] und in Aigle (Dezember 1899) [LINK]. Danach nimmt der Kanton das Steuer-Heft, gemäss dem Bericht der «La Suisse libérale» vom 20. November 1901, wieder in die Hand. Nach längerer Debatte eines neuen Steuergesetzes stimmt das Kantonsparlament am 19. November 1901 mit 96 gegen 78 einer Besteuerung der Velos von CHF 5.00 zu (gegenüber CHF 10.00, wie noch 1899 vorgesehen). Das Gesetz ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu Ende beraten und tritt deshalb noch nicht in Kraft [LINK, Seite 2]. Und wieder ziehen fast zwei Jahre ins Land.

VD: 15. Juni 1903 / Gesetzessammlung 15. Juni 1903

Die Waadt führt die Velo-Steuer per 15. Juni 1903 ein

Nach über dreijähriger Debatte beschliesst das Kantonsparlament am 15. Juni 1903, mit einer eigens zu diesem Zweck erstellten Verordnung (Arrête concernant la perception finance annuelle sur les vélocipèdes), die Fahrräder ab dem Jahr 1903, mit einer Steuer von jährlich CHF 5.00 zu belegen. In Artikel 1 ist festgelegt, dass die Fahrräder mit einer «médaille spéciale» (spezielle Steuer-Plakette) ausgestattet sein müssen, welche an der «plaque réglementaire» (Fahrradkennzeichen) anzubringen ist, um zu bestätigen, dass die Zahlung der Steuer erfolgt ist [DOKUMENT]. Diese Steuer-Plakette ist auf dem Schild «10 / 560» des Kantons Waadt sehr gut zu erkennen [BILD].

D.h. ab dem Jahr 1903 liefern die Velofahrer dem Staat pro Jahr und Fahrrad CHF 7.00 ab. CHF 2.00 gehen für die Bewilligung inkl. Velonummer an das Justiz- und Polizeidepartement und zusätzlich gehen CHF 5.00 Steuern zur Deckung anderer Staatsausgaben an das Finanzdepartement. Was genau mit diesen Einnahmen finanziert wird, ist in Artikel 7 der Verordnung geregelt. Damit wird das Velofahren nach Genf auch in der Waadt definitiv zum Luxus und das Fahrrad bewegt sich, zusätzlich zum hohen Anschaffungspreis, weiter vom Fortbewegungsmittel der einfachen Leute weg.

VD: 18. Dezember 1907 / Journal de Payerne 18.12.1907

Waadt senkt Velo-Steuer / Steuer lebt weiter

Gemäss einem Artikel im «Journal de Payerne» vom 18. Dezember 1907 wird die Velo-Steuer im Kanton Vaud erstmals für das Jahr 1908 von CHF 5.00 auf neu CHF 3.00 gesenkt [DOKUMENT]. Im Kanton Waadt wir 1949 berichtet, dass die «impôt sur les vélocipèdes» inzwischen den stolzen Betrag von CHF 600'000 an Steuereinnahmen generiert. Also können wir davon ausgehen, dass die Velo-Steuer zu diesem Zeitpunkt im Kanton Vaud noch erhoben wird.

VD: 13. September 1989 / Protokoll Grand Conseil

Steuer wird abgeschafft

Nach sage und schreibe 86 Jahren beschliesst der Grosse Rat des Kantons Vaud am 13. September 1989, nachdem die Velonummern aus Aluminium bereits per Ende 1988 schweizweit abgeschafft wurden, die 1903 eingeführte zusätzliche Steuer auf Velos von zurzeit wieder CHF 5.00 abzuschaffen [LINK].

1904: Touring Club der Schweiz verkauft französische Fahrradkennzeichen

17.04.1904

Aus einem Artikel des «Courrier de la Côte» vom 17. April 1904 geht hervor, dass der Touring Club der Schweiz, in seiner Filiale in Genf, französische Fahrradkennzeichen (plaque) verkauft [LINK, Seite 2]. Diese Dienstleistung wir deshalb angeboten, da auch die Velofahrer*innen aus der Schweiz, zusätzlich zu ihrer Schweizer Velonummer, ein solches Kennzeichen an ihrem Gefährt befestigt haben müssen, wenn sie auf französischem Territorium unterwegs sind. Weshalb man sich im Artikel auf die Verordnung vom 29. Februar 1896 bezieht [LINK], welche es damals noch den einzelnen Départements überlassen hatte, die Fahrradkennzeichen-Pflicht auf ihrem Gebiet einzuführen, ist unklar. Denn seit dem 1. Mai 1899 sind «les plaques de contrôle des vélocipèdes» (Kontrollschilder für Velos) in ganz Frankreich obligatorisch [DOKUMENT].

1904 GE: Skandal um das Genfer Kantonswappen

18.05.1904

Am 18. Mai 1904 erscheint im «Journal de Genève» ein Leserbrief, in welchem C.-L. Perrin entsetzt darüber berichtet, beim Wechsel des Fahrradkennzeichens festgestellt zu haben, dass darauf die Farben des Wappens des Kantons Genève vertauscht wurden. Dies sei insbesondere auch deshalb eine Ungeheuerlichkeit (une énormité pareille), da dem zuständigen Finanzdepartement ein angesehener Genfer Historiker und Archäologe vorsteht [LINK, Seite 3]. Selbst die Neue Zürcher Zeitung NZZ berichtet gleichentags über diesen Fauxpas in der Romandie [LINK, Seite 2].

Dieser grobe Fehler ereignet sich im Zuge der Umstellung von den Polizeikennzeichen auf die neuen Steuer-Schilder und als Folge der abgestürzten Verordnung vom 26. Januar 1904. Diese muss bereits am 22. März 1904 wieder mit einer weiteren Verordnung ersetzt werden, womit für die Herstellung des Kennzeichens für das Jahr 1904 kaum mehr Zeit bleibt. Nebst der bereits verlorenen Zeit beschert die neue Verordnung den zuständigen Behörden nun noch einiges an zusätzlicher Komplexität. Denn die Rollen der Departemente und die Funktion der Velonummer werden vollständig umgekrempelt. Ab dem Jahr 1904 wird statt eines Fahrradkennzeichens neu ein Steuer-Schild ausgegeben. Dieses Steuer-Schild muss bei den Steuerämtern der Bezirke bezogen werden. Gleichzeitig entfällt die Fahrbewilligung, welche bisher die Polizei ausgestellt hat. Neu dient die Quittung des Steuereinnehmers als Verkehrsgenehmigung. Damit spielt das Justiz- und Polizeidepartement bei der Ausgabe der Velonummern und der Ausstellung der Bewilligungen keine Rolle mehr [DOKUMENT].

Über das Kennzeichen selbst, die näheren Umstände, wie es zu diesem «Skandal» kam und über das künftige Ausgabesystem ist in der «La Tribune de Genève» vom 29. April 1904 mehr zu erfahren: «*Das Finanzdepartement hat bei der «l'Usine genevoise de dégrossissage d'or» neue Steuer-Schilder für Radfahrer bestellt. Es handelt sich um kleine, sehr elegante Rechtecke im Format 10 x 6 Zentimeter. Es sind schmiedeeiserne Plaketten in den Genfer Farben gehalten, welche die Jahreszahl*

«1904» tragen. Darunter befindet sich die fortlaufende Registrierungsnummer. Es wurden 16'000 dieser Schilder bestellt. Das Format wird sich jedes Jahr ändern. Für 1905 werden wir es besser machen, da nicht genug Zeit war, um verschiedene Offerten einzuholen. Wir erinnern Radfahrer daran, dass sie sich ab dem 15. Mai an die Steuerämter in ihrem Bezirk wenden müssen, um die Steuer für das laufende Jahr zu entrichten und das Quittungsschild zu erhalten, das jenes der Polizei ersetzt». [LINK, Seite 2].

Unseres Wissens ist das besagte Kennzeichen für das Jahr 1904 in keiner Sammlung zu finden. Deshalb ist es besonders aufschlussreich, wie hier sehr präzise beschrieben wird, aus welchem Material es hergestellt wurde und wie es aussieht. Damit ist auch klar, dass das Schild nicht mit einem detaillierten Wappen geziert ist, sondern einfach die beiden Hälften des Kennzeichens eingefärbt wurden. Dabei wurde offenbar links Rot und rechts Gelb aufgetragen statt umgekehrt. Das Finanzdepartement gesteht ein, dass es bei der Planung und Produktion dieses neuen Steuer-Kennzeichens unter grossem Zeitdruck stand und sich dadurch Mängel ergeben haben (On fera mieux pour 1905 le temps ayant manqué pour mettre la fourniture au concours.). Es liegt also nahe, dass auch die Verwechslung der Kantonsfarben diesem Zeitdruck geschuldet ist. Ob man sich dessen bereits am 29. April 1905 bewusst war, geht aus dem publizierten Text nicht hervor.

Wenn Sie ein Foto einer solch «ungeheuerlichen» Velonummer haben, sind wir natürlich sehr daran interessiert.

Die Velonummer bzw. das Steuer-Schild für das Jahr 1905 wurde danach mit einem kleinen eingestanzten farblosen Wappen des Kantons Genève versehen [BILD]. Gemäss einem Artikel in der «La Suisse» vom 3. März 1905 war dieses Schild Himmelblau lackiert und wurde in Genf, von der Firma Mégevet, in einer Auflagen von 17'000 Exemplaren hergestellt [LINK, Seite 5].

Doch auch mit dieser «Schande» nehmen die Schwierigkeiten, welche man sich im Kanton Genève mit der Systemumstellung der Velonummern eingehandelt hat, noch kein Ende.

1904 GE: Konfusion um das Genfer Velonummern-Depot

17.05.1904 / 18.05.1904

Am 18. Juli 1893 beschliesst der Regierungsrat des Kantons Genève per 1. November 1893 für das gesamte Kantonsgebiet «la plaque portant un numéro d'ordre» (die Velonummer) einzuführen. Damit ist Genf der erste Kanton der Schweiz, welcher die Einführung von Fahrradkennzeichen verordnet [DOKUMENT].

Einzigartig ist darin die Regelung, dass für den Bezug der Velonummer keine Gebühr, sondern lediglich ein Depot von zwei Franken verlangt wird. Dies wiederum erklärt, weshalb uns keine einzige Sammlung bekannt ist, in welcher eine dieser ersten Genfer Velonummern enthalten ist. Zwei Franken war damals ein ansehnlicher Betrag, den kaum jemand in seiner Garage oder im Estrich rumliegen lassen wollte. Diese Depot-Regelung haben wir bisher an keinem anderen Ort der Schweiz angetroffen. In der Genfer Verordnung vom 2. Februar 1900 ist dann jedoch, wie in der übrigen Schweiz, keine Rede mehr von einem Depot, sondern es müssen für die Velonummer 2 Franken bezahlt werden (contre une somme de deux francs) [DOKUMENT]. Diese stillschweigende Umbenennung hat während über 10 Jahren keinerlei Konsequenzen, bis zu jenem 22. März 1904.

Nachdem der Regierungsrat am 13. Februar 1898 noch beschlossen hat, die Velo-Steuer neu mit der Abgabe der Velonummer durch das Justiz- und Polizeidepartement einziehen zu lassen, werden am 22. März 1904 die Rollen der Departemente und die Funktion der Velonummer vollständig vertauscht

[DOKUMENT]. Zu diesem Zeitpunkt denkt scheinbar auch im Regierungsrat niemand an die Konsequenzen, welche dieser Paradigmenwechsel nach sich zieht.

Irgendwann im Laufe der letzten 10 Jahre haben die Leute ihre erste Velonummer, gegen die Hinterlegung des besagten Depots von CHF 2.00, bezogen. Dieses Depot hat seinerzeit das Justiz- und Polizeidepartement eingenommen. Als für das Jahr 1898 erstmals eine Velo-Steuer zu entrichten war, hat man dann das neue Schild gegen die Entrichtung der jährlichen Steuer kostenlos erhalten (pour y être échangées gratuitement). Mit der neuen Organisation von 1904 muss die alte Velonummer jedoch bei der Steuerbehörde des Bezirks, also beim Finanzdepartment, abgeben werden. Dort muss nun auch die Steuer von CHF 5.00 entrichtet werden. Im Gegenzug erhält man das neue Steuer-Schild, wie es jetzt heisst.

Zu Konfusion kommt es nun, da sich offensichtlich noch ein paar Bewohner*innen erinnern, vor längerer Zeit einmal beim Justiz- und Polizeidepartement ein Depot hinterlegt zu haben und nun den Gegenwert dieses Depots, die Velonummer, einem anderen Departement abgeben müssen. Der Ablauf der nun folgenden Auseinandersetzungen lässt sich anhand von zwei Zeitungsartikeln recht anschaulich rekonstruieren [DOKUMENT].

17.5.1904: La Tribune de Genève

Auf Anfrage eines Lesers stellt die «Tribune» fest, dass das Justiz- und Polizeidepartement vor einer ebenso unerwarteten wie bizarren Situation steht: «*Der von uns konsultierte Justiz- und Polizeisekretär ist der Meinung, dass wir den Radfahrern, die ihre Nummernschilder vor dem 2. Februar 1900 bezogen haben, tatsächlich die CHF 2.00 zurückerstatten müssen*». Das würde bedeuten, dass Radfahrer, welche ihr Kennzeichen nach 1900 gelöst haben, das Depot nicht zurückerhalten.

Ein dazu ebenfalls befragter Jurist sieht das jedoch anders: «*Darüber hinaus wäre es willkürlich, die CHF 2.00 den Radfahrern vor 1900 zurückzuerstatten und sie für die folgenden Jahre einzubehalten. Meiner Meinung nach ist das Depot von CHF 2.00 allen Radfahrern zurückzuerstatten*.»

Bereits wird geschätzt, dass sich die Rückerstattung bei 13‘000 bis 14‘000 Velos auf eine Summe von CHF 26‘000 bis 28‘000 belaufen wird, welche aus der Staatskasse finanziert werden müsste.

18.5.1904: Journal de Genève

Das «Journal» weiss zu berichten, dass sich der Staatsrat in seiner Sitzung am Dienstag mit der Frage des Depots befasst hat: «Er entschied, dass das Depot für alle alten Kennzeichen von den Ausgabestellen gegen Vorlage des Personalausweises und Abgabe des Polizeikennzeichens zurückerstattet würden!» Das Finanzdepartment rechnet mit einer nicht budgetierten Ausgabe von rund CHF 30'000.

Diese unerwartete Kürzung seiner Steuereinnahmen versucht Finanzminister Fazy mit einem Lächeln und einem Witz zu verarbeiten: «*Quand donc, disait-il en souriant - car M. Fazy sourit toujours - serons-nous débarrassés des cyclistes et des automobilistes*?»

1904 GE: Die neuen Velonummern werden kritisiert

24.05.1904

In ihrer Ausgabe vom 24. Mai 1904 druckt die «La Suisse» einen General-Verriss der neuen Velonummer ab. Das neue Kennzeichen wird als hässlich bezeichnet. Die Bohrungen seien so «gut»

angebracht, dass sich das Schild kaum an der Rückseite des Velos befestigen liesse. Für eine vernünftige Befestigung sei man gezwungen, den Draht durch die Aussparung der Ziffern zu ziehen, was nicht sehr anmutig sei. Da die Zahlen auf den Schildern ausserdem noch kleiner seien als bisher, müsse man weiterhin damit leben, dass die Velofahrer Passanten niederschlagen und gegebenenfalls verkrüppeln, um sich danach unerkannt aus dem Staub zu machen. Und schliesslich eine Breitseite gegen alles Deutsche: «Seit langem gab es viele berechtigte Beschwerden über die polizeilichen Nummern von Fahrrädern und Autos, die in einigen Metern Entfernung unsichtbar sind. Das gute Beispiel wurde den Betroffenen jedoch jeden Tag vor Augen geführt. Man hätte nur die unzähligen französischen Autos kopieren müssen, die täglich durch unsere Stadt fahren. Das hätte alle zufrieden gestellt. Aber die Franzosen zu kopieren... puh, wir ahmen lieber alles nach, was eine Pickelhaube hat!» [LINK, Seite 5]

1904: Das erste Konkordat mit 22 Kantonen

13.06.1904

Am 13. Juni 1904 wird das erste "Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" vom Bundesrat genehmigt [DOKUMENT]. Es geht zurück auf die Beschlüsse der interkantonalen Konferenz vom 19. Dezember 1902 betreffend Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiet. Dieses Konkordat ist die erste interkantonale Regelung der Schweiz, welche Bestimmungen über den Strassenverkehr erlässt. Bis dahin galten in jedem Kanton unterschiedliche Gesetze. Die ersten Kantone haben die Vorschriften des Konkordats bereits im Jahr 1903 eingeführt [DOKUMENT]:

Konkordat
über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr
(Vom Bundesrat am 13. Juni 1904 genehmigt.)

*Von der Notwendigkeit überzeugt, den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen, haben die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Appenzell A. Rh, Appenzell J. Rh., St. Gallen, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf beschlossen, nachstehende Verordnung zu erlassen: *)*

**) Weitere Konkordats-Kantone: Aargau (12. Juli 1904).*

I.
Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz auf dem Gebiet der Konkordats-Kantone.

Kapitel 2. Fahrräder.

Art. 17. Der Fahrradverkehr auf allen öffentlichen Strassen der Konkordats-Kantone ist den unten angeführten Bestimmungen unterworfen.

Ausweiskarten und Kontrollnummern.

Art. 18. Jeder Radfahrer muss eine Ausweiskarte bei sich führen, welche seinen Namen, Vornamen, Wohnort, Beruf, sowie die Nummer des Fahrrades angibt. Es ist den Kantonen anheimgestellt, von ihren Staatsangehörigen für die Ausweiskarte die Photographie zu verlangen.

Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar parallel der Lenkstange, zu befestigen.

Art. 20. Die Ausweiskarten, sowie die Kontrollschilder werden von den zuständigen Behörden des Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat, und sind auf dem ganzen Gebiet der Konkordats-Kantone gültig.

Art. 21. Von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte, sowie die Kontrollschilder bei sich zu führen, sind ausgenommen:
1. Die Militärradfahrer im Dienst;
2. Die Fremden (Ausländer) auf der Durchreise.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Der Bundesrat erteilt dem Konkordat an seiner 53. Sitzung, am 13. Juni 1904 die verfassungsmässige Genehmigung [DOKUMENT]. Zu diesem Zeitpunkt sind dem Konkordat die oben aufgeführten 20 Kantone beigetreten.
- Letztlich treten dem Konkordat von 1904 mit Ausnahme von Graubünden, Uri und Thurgau alle Kantone bei. Der Alleingang von Uri und Graubünden hat nichts mit Fahrrädern zu tun. Hier geht es in erster Linie um Fahrverbote für Motorfahrzeuge. Der Kanton Thurgau befindet sich noch immer in der regierungsrätlichen und parlamentarischen Meinungsbildung; er wird es zu diesem Konkordat nicht mehr schaffen.
- Im Aargau gibt es zwar bereits seit dem 4. Mai 1900 Velonummern, doch der Beitritt zum Konkordat erfolgt erst nach dessen verfassungsmässigen Genehmigung durch den Bundesrat. Der Kanton Aargau tritt dem Konkordat gemäss Protokoll des Bundesrats am 12. Juli 1904, als 21. Kanton bei [DOKUMENT].
- In Schaffhausen gibt es zwar bereits seit dem 1. August 1900 Velonummern, doch der Beitritt zum Konkordat erfolgt erst nach dessen verfassungsmässigen Genehmigung durch den Bundesrat. Der Kanton Schaffhausen tritt dem Konkordat gemäss Protokoll des Bundesrats am 21. Dezember 1904, als 22. Kanton bei [DOKUMENT].
- Unter dem Titel «Ausweiskarten und Kontrollnummern» spricht man nun also in mindestens 22 Kantonen von einer Ausweiskarte (in Basel-Stadt bisher Radfahrerkarte) und einem nummerierten Kontrollschild (in Basel-Stadt bisher Fahrradnummer).
- Die Ausweiskarte hat den Status einer Fahrberechtigung bzw. eines nicht übertragbaren Führerausweises, wie er heute für Autos üblich ist; allerdings ohne Fahrprüfung. D.h. nur wer eine auf seine Person lautende Ausweiskarte erhalten hat, darf ein Fahrrad lenken. Neu werden die aufzunehmenden Personalien inkl. Beruf im Detail geregelt. Ausserdem haben die Kantone nun das Recht, für die Erstellung der Ausweiskarten ein Foto des Halters zu verlangen.
- Das Fahrradkennzeichen wird nun Kontrollschild genannt, womit sich Bezeichnung und Zweck decken. D.h. es dient in erster Linie zur Kontrolle, ob das Fahrrad für den Verkehr zugelassen ist. Die grossen Ziffern machen diese Kontrolle aus einigen Metern Entfernung bzw. im fliessenden Verkehr möglich.
- Mit dem Konkordat gibt es nun in mindestens 22 Kantonen Fahrradkennzeichen. Diese kantonalen Velonummern wurden entweder bereits deutlich früher eingeführt (Genève 1893; Basel-Stadt 1894; Luzern 1896; Aargau, Nidwalden, Schaffhausen und Vaud 1900; Zürich 1902) oder diese werden nun im Rahmen des Konkordats erstmals ausgegeben (Appenzell Innerrhoden 1903; Bern, Basel-Land, Glarus, Neuchâtel, Obwalden, St. Gallen, Solothurn, Ticino und Valais 1904).

- Zuständig für die Lieferung sind die Behörden der Kantone. Ausgabestellen und Preise der Ausweiskarten und der Kontrollschilder werden hier jedoch nicht geregelt.
- Neu wird vorgeschrieben, dass jedes Kontrollschild ein besonderes kantonales Abzeichen tragen muss.
- Über die Gültigkeitsdauer und eine Jahreszahl auf dem Kennzeichen wird nichts gesagt.
- Eine Haftung des Halters bei Benutzung des Fahrrads durch Dritte (wie bisher im Kanton Basel-Stadt) wurde nicht mehr geregelt.
- Mit der Ausweiskarte oder dem Kontrollschild wird auch 1904, weder obligatorisch noch fakultativ, eine Versicherung bzw. Versicherungsdeckung verbunden.
- Das Kontrollschild und das Schild, auf dem dieses befestigt werden muss, werden nun nicht mehr (wie bisher im Kanton Basel-Stadt) als zwei eigenständige Dinge genannt.
- Bisher gab es z.B. in den Kantonen Basel-Stadt, Luzern und Zürich Fahrradkennzeichen, die vorne am Velo befestigt werden mussten. Neu wir nun geregelt, dass das Kontrollschild einheitlich "am Hinterteil" der Maschine angebracht werden muss.
- Neu wird für die Ausweiskarten und die Kontrollschilder das Gebiet der Konkordats-Kantone als Gültigkeitsbereich definiert. D.h. Radfahrer aus dem Kanton Thurgau, der nicht dem Konkordat beigetreten ist, müssen z.B. im Kanton St. Gallen ein Fahrradkennzeichen erwerben, um dort mit ihrem Velo fahren zu dürfen.
- Neu werden Ausnahmen zur Ausweiskarten- und Kontrollschild-Pflicht definiert.

1904 EDI erhält Offerten und Muster für Velonummern

24.06.1904 / 28.10.1904 / 01.12.1904

Am 13. Juni 1904 genehmigt der Bundesrat das «Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr» [DOKUMENT]. Es geht zurück auf die Beschlüsse der interkantonalen Konferenz vom 19. Dezember 1902 betreffend Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr. Dieses Konkordat ist die erste interkantonale Regelung der Schweiz, welche Bestimmungen über den Strassenverkehr erlässt. Bis dahin galten in jedem Kanton unterschiedliche Gesetze. Zum Zeitpunkt der bundesrätlichen Genehmigung sind dem Konkordat 20 Kantone beigetreten.

Bisher waren die Kantone in der Ausgestaltung und Ausgabe der Fahrzeugkennzeichen völlig autonom. Nun regelt das Konkordat für Automobile in Artikel 3 eine «*Zentralstelle für die Führung eines Registers über die von den Kantonen erteilten Bewilligungen*» und in Artikel 4: «*Jedes Motorfahrzeug muss mit zwei Schildern versehen sein, welche die Ordnungsnummer, sowie das kantonale Wappen tragen. Diese Schilder, von gleicher Form für alle Konkordats-Kantone, werden durch die zuständige Behörde geliefert*». Für Motorräder gibt es noch keine Regelungen.

Für Fahrräder schreibt Artikel 19 vor: «*Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen*». Im Gegensatz zu den Automobilen schreibt die Verordnung für Fahrräder also weder eine Registrierung noch, nebst dem kantonalen Abzeichen, keine Vereinheitlichung der Kennzeichen vor.

Nun wollen sich die Unternehmen, welche solche Kennzeichen herstellen, ihren Anteil am grösser werdenden Kuchen sichern. Dazu senden sie dem Eidgenössischen Departement des Innern EDI mehrere Offerten sowie rund zwei Dutzend Muster für die verschiedenen Fahrzeugtypen zu. Diese Offerten geben auch einen interessanten Eindruck davon, wie Geschäftskorrespondenz um 1900 ausgesehen hat. Hier ein paar Beispiele:

- 24. Juni 1904: Hamberger & Lips, Bern [DOKUMENT]; bereits mit Schreibmaschine geschrieben
- 28. Oktober 1904: Daubenmeier & Meyer, Zürich [DOKUMENT]
- 1. Dezember 1904: H. Isler, Winterthur [DOKUMENT]

Daubenmeier & Meyer hat bereits 1893 die ersten Velonummern der Schweiz für die Stadt Zürich hergestellt [BILD]. H. Isler wie auch Daubenmeier & Meyer produzieren seit 1902 für den Kanton Zürich Schilder mit Kantonswappen [BILD]. In der Offerte von Daubenmeier & Meyer wird das Zürcher Wappen zur Erläuterung von Hand skizziert.

Die in der Verordnung offen gehaltene Regelung für die Velonummern führt im Moment dazu, dass das von den Herstellern umworbene EDI keinerlei Einfluss auf die Vergabe von Aufträgen zur Herstellung dieser Kennzeichen hat. Die Gestaltung der Velonummern ist vorläufig also noch Sache der Kantone. Ob das so bleibt, wird sich an der III. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates am 6. Februar 1905 entscheiden.

Nun bleibt noch die Frage, wo all diese Kennzeichen-Muster, welche die Offertsteller dem EDI zugesendet haben, abgeblieben sind. Diese Objekte wären für die Entstehungsgeschichte äusserst interessant, weshalb wir beim Bundesarchiv, nach der erfolgten Digitalisierung der entsprechenden Dokumente, nochmals ausdrücklich danach gefragt haben. Fehlanzeige; leider sind die Muster dort nicht (mehr) vorhanden (E-Mail 16.5.2025).

1904 AG: Verzeichnis der Polizei-Kontroll-Nummern

30.06.1904

Der Kanton Aargau gibt ab dem 4. Mai 1900 zeitgleich die ersten Kennzeichen für Fahrräder und Motorwagen aus [DOKUMENT]. Per 30. Juni 1904 veröffentlicht der Kanton das «Verzeichnis der an die Bezirksämter abgegebenen Polizei-Kontroll-Nummern für Automobile, Motorvelo und Fahrräder» [DOKUMENT].

Aus der Übersicht wird klar, dass nebst den in der Verordnung genannten Motorwagen und Fahrrädern auch für Motorvelos Kotrollnummern vorgeschrieben waren. Zur Abgabe der Kennzeichen wurden den einzelnen Bezirksämtern, je nach Bedarf immer wieder bestimmte Nummernkreise zugeteilt. Gemäss dem Verzeichnis gab der Kanton Aargau, bis zum etwas verspäteten Beitritt zum Konkordat am 12. Juli 1904 (siehe Protokoll des Bundesrats), 7700 Velonummern aus (32 Automobile / 150 Motorvelos). Dabei handelt es sich um sämtliche Vor-Konkordat-Schilder, welche für Velos in einer frühen Form des «Pionier-Design» hergestellt wurden (Befestigung in der Regel hinten) [BILD]. Diese Kontrollnummern tragen zwar eine Gravierung «AARGAU» jedoch noch kein Kantonswappen. Mit dem Beitritt zum Konkordat wurde «ein besonderes kantonales Abzeichen» vorgeschrieben. Dazu wurde in der Regel das Kantonswappen verwendet. Der hier vorhandene Schriftzug erfüllt die Kriterien eines Abzeichens unseres Erachtens nicht [DOKUMENT].

1904 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (2. Periode)
02.07.1904

Am 2. Juli 1904 schliesst sich der Kanton Basel-Stadt mit der Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr dem Konkordat an. Die Fahrradkennzeichen wurden in Basel bereits 1894 eingeführt.

Mit der "Verordnung betreffend das Radfahren und den Verkehr mit Motorfuhrwerken" aus dem Kanton Basel-Stadt vom 13. Oktober 1900 wurde in der Schweiz zum ersten Mal die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen definiert. Basel legt die erste Periode von 1901 bis 1903 auf drei Jahre fest [DOKUMENT]. Dieses Intervall wird auch von einigen anderen Kantonen übernommen.

In der Verordnung von 1904 wird nun die dreijährige Gültigkeitsdauer der Velonummern für die zweite Periode von 1904 bis 1906 verlängert [DOKUMENT].

1904 AG: Aargau tritt nachträglich dem Konkordat bei
12.07.1904

Im Aargau gibt es zwar bereits seit dem 4. Mai 1900 Velonummern, doch der Beitritt zum "Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" erfolgt erst nach dessen verfassungsmässigen Genehmigung durch den Bundesrat vom 13. Juni 1904. Der Kanton Aargau tritt dem Konkordat gemäss Protokoll des Bundesrats am 12. Juli 1904, als 21. Kanton bei.

1904 VS: Fahrverbote
01.09.1904

Am 1. September 1904 setzt der Kanton Wallis die Bestimmungen des Konkordats in Kraft. Damit werden auf diesen Zeitpunkt auch die Fahrradkennzeichen eingeführt.

Bemerkenswert ist, dass der Kanton Wallis einer der wenigen ist, welcher von der Möglichkeit Gebrauch macht, den Verkehr gemäss Konkordat Kapitel II zu beschränken: «*Das Recht der Kantone, den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf einzelnen Strassen zu verbieten, oder auf einzelne Strassen zu beschränken, bleibt gewahrt*». Auf dieser Grundlage untersagt der Kanton Wallis den Verkehr mit Motorwagen auf den Bergstrassen und den Strassen der Seitentäler gänzlich. [DOKUMENT].

1904 TG: Allgemeine Verordnungs-Konfusion
26.08.1904

Am 26. August 1904 wendet sich der Regierungsrat des Kantons Thurgau wieder an den Grossen Rat (Kantonsparlament). Dem Schreiben ist zu entnehmen, dass der Grosse Rat am 25. Mai 1903 auf Antrag des Regierungsrats beschlossen hat, dem Konkordat nur bezüglich der Vorschriften für Motorfahrzeuge, nicht aber jener zu den Fahrrädern beizutreten (siehe Entwurf vom 13.4.1903, im PDF weiter unten). Scheinbar versuchten sich auch die Kantonsräte nicht vorzustellen, was dieses äusserst selbstbezogene Anliegen bei den Vertretern der anderen Kantone auslösen würde. Auch musste das Bewusstsein vorherrschen, man lebe verkehrstechnisch auf einer Insel, was sich schon bald auf eindrückliche Art als Irrtum weisen wird.

Denn inzwischen wurde dem Regierungsrat offenbar klar, dass ein Nichtbeitritt zum Konkordat für die radfahrenden Bewohner des Kantons Thurgau mit erheblichen Nachteilen verbunden ist. Dies speziell im Verkehr mit dem Nachbarkanton St. Gallen, wo die Radfahrer aus dem Thurgau ein Kontrollschild aus St. Gallen erwerben und die entsprechenden Gebühren entrichten müssen. Wer ohne Velonummer in St. Gallen unterwegs ist, muss mit einer Busse rechnen. Ausserdem hat der Regierungsrat nun erkannt, dass diese Gebühren nicht in die eigene Kantonskasse fliessen, sondern die Staatsrechnung von St. Gallen aufpolieren.

Da die Regelungen des Konkordats in St. Gallen bereits seit dem 1. Januar 1904 in Kraft sind, gibt es nun im Thurgau schon konkrete Erfahrungen zum grenzüberschreitenden Fahrradverkehr. Es wird von Friktionen zwischen thurgauischen Radfahrern und sankt-gallischen Behörden sowie gereizter Zeitungspolemik berichtet. Ausserdem ist zu erfahren, dass sich der Regierungsrat des Kantons St. Gallen, mit Bezug auf die erwähnten Übelstände, mit Zuschrift vom 13. Mai 1904 veranlasst sah, seinen Amtskollegen aus dem Thurgau nahezulegen, dem Konkordat in vollem Umfange beizutreten.

Jetzt wird es richtig kompliziert. Aufgrund der Aufforderung aus St. Gallen hat der Regierungsrat dem kantonalen Strassen- und Baudepartement den Auftrag erteilt, eine neue, sich der interkantonalen Vereinbarung anschliessende Verordnung, auszuarbeiten. Bereits zuvor hat dieses Departement jedoch bereits einen Vorschlag erarbeitet, welcher die Unterscheidung zwischen Radfahrern, welche den Kanton verlassen (mit Fahrradkennzeichen) und solchen, die ausschliesslich im Kantongebiet unterwegs sind (ohne Kennzeichen) macht. Mit der Feststellung, dass diese Unterscheidung in der Praxis auf Schwierigkeiten stiesse, kommt die Mehrheit des Regierungsrats nun zum Schluss, dass es im Interesse der Ordnung liege und auch die Kontrolle erleichtere, wenn sämtliche Radfahrer genötigt werden, Nummernschilde zu erwerben und eventuell auch eine Ausweiskarte mit sich zu führen.

Nun steht der Regierungsrat unter Druck. Er will die geforderte Verordnung per 1. Januar 1905 in Kraft setzen. Dazu erarbeitet er einen handschriftlich ergänzten Entwurf einer «Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern». Dann gibt er den Entwurf und den Druck ans Kantonsparlament weiter, indem er diesem erklärt, dass er den Regierungsrat des Kantons St. Gallen bereits über den bevorstehenden Anschluss an die Vereinbarung hinsichtlich Fahrradverkehr informiert hat. Das Präsidium des Kantonsparlaments wird, zwecks möglichster Beschleunigung dieser Angelegenheit gebeten, diese Botschaft schon jetzt der bestehenden Kommission zu überweisen [DOKUMENT].

Allerdings kommt die Eile zu spät. Denn am 13. Juni 1904, nachdem die Meldefrist für die Kantone abgelaufen ist, genehmigt der Bundesrat das Konkordat offiziell. Alle beteiligten Kantone sind im offiziellen Text der Verordnung namentlich aufgeführt, wobei der Kanton Aargau mit einem Stern und dem Datum 12. Juli 1904 nachgetragen wird. Der Kanton Schaffhausen, der im Text gar nicht erwähnt wird, tritt dem Konkordat jedoch am 21. Dezember 1904 noch bei. Die Kantone Graubünden, Uri und Thurgau werden nicht aufgeführt [DOKUMENT].

Doch damit ist die Thurgauer Konkordats-Odyssee noch nicht zu Ende.

1904 BE: Verzögerungen und Widerstand bei der Einführung der Velonummern

28.01.1904 / 06.07.1904 / 11.12.1904 / 17.12.1904

Wenn es um die Umsetzung des ersten Konkordats zum Motorwagen- und Fahrradverkehr und um den Widerstand dagegen geht, drängt es sich förmlich auf, das Klischee der sprichwörtlich langsamen Berner zu bedienen.

Das Konkordat geht zurück auf die Beschlüsse der interkantonalen Konferenz vom 19. Dezember 1902. Ab diesem Tag ist der Inhalt des Konkordats besiegelt und allgemein bekannt. Als erster Kanton tritt Zürich bereits am 16. Februar 1903 dem Konkordat bei. Auf Grundlage eines kantonalen Dekrets vom 28. Januar 1904 tritt der Kanton Bern auf Antrag seiner Baudirektion schliesslich am 6. Juli 1904 dem Konkordat bei. Dazu beschliesst der Regierungsrat die entsprechende Vollzugsverordnung, welche per sofort in Kraft tritt.

Nachdem also die «Verkehrs-Lage» gemäss Konkordat schweizweit seit Dezember 1902 offiziell bekannt ist, können wir aus einem Artikel des «Täglicher Anzeiger für Thun und das Berner Oberland» vom 17. Dezember 1904 ableiten, wie weit man nach zwei Jahren im Kanton Bern in dieser Sache vorangekommen ist.

Im Artikel selbst geht es um die Bekämpfung neuer Gebühren durch den Verband kantonal-bernischer Radfahrervereine, welche sich am 11. Dezember 1904 im Hotel „Löwen" in Bern versammeln: «*Trotzdem verschiedene europäische Grossstädte wie Berlin, München etc. in letzter Zeit dem Nummernzwang und damit die Kontrolle abgeschafft haben, sind die bernischen Radfahrer von der Notwendigkeit einer staatlichen Kontrolle und dem Erlass gesetzlicher Bestimmungen überzeugt. Sie anerkennen aber keinesfalls die Einführung einer neuen Steuer; denn als solche muss die sogenannte jährliche Kontrollgebühr angesehen werden, solange sie die in der Verordnung erwähnte Höhe erreicht*». Diese erstmalige Gebühr beträgt für Velos gemäss Artikel 5 der Verordnung CHF 3.00, die jährliche Erneuerung CHF 1.50. Hinzu kommt das Nummernschild, welches zum nicht genannten Selbstkostenpreis abgegeben wird.

Nun scheint es, dass die kantonale Polizeidirektion seit dem 6. Juni 1904 nicht in der Lage oder nicht Willens war, die in der Verordnung vorgeschriebenen, mit dem Kantonswappen versehenen Nummernschilder, bereitzustellen. Dem Vernehmen nach sollen diese erst 1905 ausgegeben werden: «*Die neue kantonale Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr ist zwar seit 6. Juli 1904 nominell in Kraft erklärt, allein es sollen sicherem Vernehmen nach die Fahrausweise und Nummern erst zu Beginn des Jahres 1905 zur Ausgabe gelangen.*»

Aber auch der Widerstand ist in Bern nicht in Eile. Bis zur ersten Versammlung lässt man sich viel Zeit: zwei Jahre seit dem Konkordat, beinahe ein Jahr nach dem kantonalen Dekret und fast ein halbes Jahr seit dem Inkrafttreten der kantonalen Verordnung.

Nachdem der Verband reichlich Wasser die Aare hat hinab fliessen lassen, wird nun, aufgrund des «vernichtenden Urteils» der bernischen Polizeikammer zur stadtbernischen Verordnung betreffend das Radfahren, die Verfassungsmässigkeit der kantonalen Verordnung in Frage gestellt: «*Über die Verfassungsmässigkeit der Verordnung sind im ferneren diverse nicht unberechtigte Zweifel laut geworden und ist darüber auch das die stadtbernische Verordnung betreffend das Radfahren vom 17. März und 13. April 1901 vernichtende Urteil der bernischen Polizeikammer vom 8. Juni 1904 in Erwägung gezogen worden*».

Auch in Bern steht nun die aus anderen Kantonen bekannte Frage im Raum, ob mit der Gebühr wirklich eine vom Staat erbrachte Dienstleistung abgegolten werden soll, oder ob gleichzeitig verdeckte Steuern zur Finanzierung anderer Staatsaufgaben erhoben werden: «*Der Kommission ist daher der Auftrag überbunden worden, namens des Verbandes der Radfahrervereine und beim hohen Regierungsrat vorstellig zu werden, um die einzelnstehender Rad- und Motorfahrern des Kantons Bern Kontrollgebühr so zu reduzieren, dass dieselbe als Äquivalent für die den Regierungsstatthalterämtern respektiv Polizeibehörden verursachte Mehrleistung bei Anlass der jährlichen Kontrolle entspricht, niemals aber die jetzige einer Steuer gleichkommende Höhe beträgt*». [LINK, Seite 6].

1904 SH: Schaffhausen tritt nachträglich dem Konkordat bei

21.12.1904

In Schaffhausen gibt es zwar bereits seit dem 1. August 1900 Velonummern, doch der Beitritt zum "Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" erfolgt erst nach dessen verfassungsmässigen Genehmigung durch den Bundesrat vom 13. Juni 1904. Der Kanton Schaffhausen tritt dem Konkordat gemäss Protokoll des Bundesrats am 21. Dezember 1904, als 22. Kanton bei. Und hier noch das schöne offizielle Dokument vom 27. Januar 1905 dazu [LINK].

1904: Keine Fahrradkennzeichen an Militär-Velos bis Ende 1904

Bis Ende 1904 lässt sich auch auf den zahlreichen Fotografien im Buch von Carl Hildebrandt kein einziges Militärfahrrad mit einem Armee-Kennzeichen finden. So z.B. auch nicht auf den Nahaufnahmen der Manöverdivision aus dem Jahr 1902[1].

Es scheint also, dass das Projekt «Armee-Fahrradkennzeichen», welches der Bundesrat am 5. August 1896 mit seiner Unterstützung des Budgetnachtrags des Militärdepartements EMD von CHF 400, für die Anschaffung von 250 Velonummern lanciert hat, nie zum Fliegen gekommen ist.

Weshalb das Vorhaben gescheitert ist, wissen wir nicht. Möglicherweise hat das Parlament den Kredit dazu nicht genehmigt. Allerdings könnten auch praktische Gründe dazu geführt haben. D.h., es könnte damit zusammenhängen, dass sich der für die Befestigung der Kennzeichen vorgesehene Platz «im Rahmen und zwar an der oberen Stange» doch nicht dazu geeignet hat.

Denn die ersten privaten Rahmentaschen an Militärfahrrädern sind bereits auf Fotos aus dem Jahr 1893 zu sehen[2]. Bereits 1898 wird gemäss Geschäftsbericht des Militärdepartements, die «Rahmentasche Ordonnanz 1898» eingeführt, für deren Befestigung, wie es der Name sagt, derselbe Platz im Rahmen des Velos beansprucht wird[3].

1) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seiten 208-211).
2) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 66)
3) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 141).

1904 / 1905 NE: Keine kantonalen Velonummern trotz Konkordat in Neuchâtel

16.11.1903 / 08.01.1904 / 16.05.1905 / 26.05 1905

An dieser Stelle kommen wir zu einem weiteren anschaulichen Beispiel, welche Stilblüten das Spannungsfeld zwischen föderalistischem Selbstverständnis und dem Wunsch nach bundesweiter Vereinheitlichung hervorbringen kann.

Das Parlament des Kantons Neuchâtel beschliesst am 16. November 1903 den Beitritt zum «Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr». Das Gesetz wird vom Regierungsrat am 8. Januar 1904 in Kraft gesetzt [DOKUMENT]. Dementsprechend geben die Kantone üblicherweise ab diesem Zeitpunkt auch die ersten, gemäss Konkordat für Velos vorgesehenen Kontrollschilder, aus. Allerdings blieb uns bis im Juli 2025 schleierhaft, weshalb vom Kanton Neuchâtel für die Jahre 1904 und 1905 keine Velonummern zu finden sind. Das Rätsel löst sich durch einen zufälligen Fund im Bundesarchiv. Dort stossen wir auf zwei aufeinanderfolgende Briefe vom Mai 1905 [LINK].

Den ersten Brief richtet der Polizeidirektor von La Chaux-de-Fonds, E. Tissot am 16. Mai 1905 an Regierungsrat Louis Perrier, Leiter des Departements für öffentliche Arbeiten. Der Polizeidirektor schildert in kurzen Worten folgendes Ereignis: «*Zwei junge Männer aus unserer Stadt, die im Kanton Solothurn mit dem Fahrrad unterwegs waren, wurden in Derendingen angehalten, weil ihre Fahrräder kein kantonales Kennzeichen, sondern nur das unserer Stadt trugen. Trotz ihrer Proteste erhielten sie einen Strafzettel und in den letzten Tagen eine Vorladung des zuständigen Richters mit der Aufforderung, vor Gericht zu erscheinen um sich zu verteidigen*». Dazu stellt er fest: «*Dieser Umstand ist völlig unnormal und dürfte die Radfahrer, die ab dem Überschreiten der Kantonsgrenze jederzeit angehalten werden können, sehr verärgern*». Um solche Situationen künftig zu vermeiden, unterstreicht er, dass es dringend nötig ist, schnellstmöglich kantonale Fahrradkennzeichen einzuführen. Dieses Schreiben bringt nun also verschiedenes ans Licht.

Es wird klar, dass der Kanton Neuchâtel seit seinem Anschluss an das Konkordat am 8. Januar 1904 im Mai 1905 noch immer keine Velonummern eingeführt hat. Der Grund ist eine spezielle und vermutlich einzigartige Bestimmung, welche der Beitrittserklärung zum Konkordat angefügt wurde. In Kapitel III. «Dispositions spéciales au canton de Neuchâtel» wird unter Buchstabe b) sinngemäss festgehalten, dass der Beitritt des Kantons Neuchâtel erst wirksam wird, wenn alle übrigen Konkordats-Kantone ihre Verordnungen dazu in Kraft gesetzt haben. Diese Bestimmung ist nicht nur einzigartig, sondern auch äusserst fragwürdig. Hätten zwei oder mehr Kantone diese Spezial-Bestimmung eingeführt, wäre dadurch eine absolut paradoxe Situation entstanden, welche dazu geführt hätte, dass keiner dieser Kantone das Konkordat je hätte umsetzen können, da sie alle unendlich lange auf die Inkraftsetzung in den anderen Kantonen hätten warten müssten. Es überrascht, dass der Bundesrat das zugelassen und den Kanton Neuchâtel mit dieser Spezial-Bestimmung ins Konkordat aufgenommen hat. Möglicherweise hat Neuchâtel diese Spezial-Bestimmung jedoch erst nachträglich, ohne die Genehmigung des Bundesrats, angefügt; wir wissen es nicht. [DOKUMENT]

Auch erfahren wir, dass die beiden Velofahrer ein Kontrollschild der Stadt la Chaux-de-Fonds an ihren Velos hatten. Mangels entsprechender Vorschriften des Kantons Neuchâtel hat La Chaux-de-Fonds diese als erste Stadt im Kanton bereits per 15. Januar 1897 auf ihrem Gebiet eingeführt [DOKUMENT]. Solche städtischen Fahrradkennzeichen gab es im Kanton auch in der Stadt Neuchâtel (1897) und in Le Locle (1897). Das heisst gleichzeitig, dass alle Radfahrer, welche nicht in einer dieser drei Städten gelebt haben, damals gar keine Velonummern hatten.

Das Konkordat vom 19. Dezember 1902 sagt dazu folgendes:

> Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.

> Art. 20. Die Ausweiskarten, sowie die Kontrollschilder werden von den zuständigen Behörden des Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat, und sind auf dem ganzen Gebiet der Konkordats-Kantone gültig.

Das bedeutet, dass es aus Sicht des Konkordats keinen Unterschied macht, ob ein Velo ein städtisches Kennzeichen trägt oder gar keines. Sobald es sich auf dem Gebiet eines anderen Konkordat-Kantons bewegt, verstösst es gegen diese Vorschriften. Das belegt auch die Praxis, welche sich im «Grenzverkehr» aus den erst späteren Beitritten der Kantone Thurgau und Uri ergeben.

«Unnormal», wie es der Polizeidirektor ausdrückt, sind also nicht die Verzeigungen der beiden jungen Männer durch den Kanton Solothurn, sondern die im Kanton Neuchâtel fehlenden kantonalen Fahrradkennzeichen.

Am 26. Mai 1905 leitet Regierungsrat Louis Perrier das Schreiben des Polizeidirektors an Bundesrat Marc-Émile Ruchet, Leiter des Eidgenössischen Departements des Innern EDI weiter. Auch Perrier bestätigt, dass der Kanton Neuchâtel, nach fast eineinhalb Jahren Zugehörigkeit zum Konkordat, noch immer keine kantonalen Velonummern ausgibt. Dazu schreibt er: «*Da wir noch kein kantonales Fahrradkennzeichen haben, erlaube ich mir, die Einführung eines einheitlichen Fahrradkennzeichens vorzuschlagen, dessen Einführung für die Konkordatskantone optional wäre. Es erübrigt sich, auf die Vorteile der Einführung eines einheitlichen Modells einzugehen. Ich erlaube mir daher, die Kopie eines Schreibens des Polizeidirektors von La Chaux-de-Fonds vom 16. dieses Monats beizufügen, in dem die Notwendigkeit einer schnellstmöglichen Lösung der Frage eines einheitlichen Kennzeichens für die Konkordatskantone dargelegt wird*.»

Eine klare Uminterpretation des Schreibens des Polizeidirektors. Darin ist ein einheitliches Kennzeichen der Konkordats-Kantone überhaupt kein Thema. Die Schlussfolgerung von Perrier, dass die Einführung eines einheitlichen Fahrradkennzeichens sinnvoll wäre, nachdem Neuchâtel als einziger Konkordats-Kanton noch keines besitzt, scheint doch reichlich selbstbezogen. Sie entspringt seiner eigenen Vision, dass nicht nur die Kennzeichen für Automobile, sondern auch jene für Velos einheitlich gestaltet werden sollen. Obwohl aus einer schweizweit einheitlichen Velonummer erst 55 Jahre später etwas wird, bleibt er mit seinem Bestreben nach Vereinheitlichung und Übersicht am Ball, wie sich wenig später zeigen wird.

Die erste Konkordats-Velonummer wird im Kanton Neuchâtel für das Jahr 1906 ausgegeben. Dieses Kennzeichen wird ausdrücklich bereits ab Ende 1905 gültig sein.

1905: Die Verwirrung um die Stellung der Armee-Velonummer bleibt gross

07.04.1905 / 29.05.1905 / 05.06.1905 / 19.05.1904 /
24.06.1905 / 26.06.1905 / 01.07.1905 / 05.07.1905

Im Kanton Vaud kommt es wegen der hohen Luxus-Steuer von jährlich CHF 5.00 auf Fahrräder, welche auch auf die Fahrräder der Armee angewendet wird, zu besonders vielen Klagen von Militärradfahrern. Die gesammelten Werke aus dem Jahr 1905 in einer Akte des Bundesarchivs machen auf eindrückliche Weise deutlich, wie gross die Verwirrung und wie zahlreich die Ansichten zur Besteuerung der Armeefahrräder und der Stellung der Armee-Velonummer, ein Jahr nach Inkrafttreten des Konkordats, sind [LINK].

1905: Das Fahrradkennzeichen ist in der Armee angekommen

05.07.1904 / 01.01.1905

Nachdem das Projekt «Armee-Fahrradkennzeichen», vom August 1896 gescheitert ist, kommt das Fahrradkennzeichen acht Jahre später doch noch in der Armee an. Einen Monat nach der Genehmigung des ersten "Konkordats über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" am 13. Juni 1904 durch den Bundesrat, werden die Fahrradkennzeichen auch in der Armee offiziell eingeführt.

Am 5. Juli 1904 genehmigt der Bundesrat die «Verordnung betreffend die Fahrräder der Fahrradabteilungen». In Artikel 3 wird geregelt: «*Normalfahrräder eingeteilter Militärradfahrer tragen eidgenössischen Schild und fortlaufende Kontrollnummer; sie sind ferner mit der Firma des Lieferanten und der Jahreszahl der Fabrikation bezeichnet. Die Kontrollnummer wird in das Dienstbüchlein eingetragen; dasselbe ist mit dem Gesuch um Abgabe oder Ersatz eines Fahrrades einzusenden*». Artikel 9 regelt, dass das eidgenössische Schild mit der Kontrollnummer (erst) beim Austritt aus der Landwehr abgegeben werden muss. [LINK]

Aus beiden Artikeln wird klar, dass das Armee-Fahrradkennzeichen das ganze Jahr, bis zur Entlassung des Radfahrers aus der Armee, auch ausserhalb des Militärdienstes, also im ausserdienstlichen Gebrauch, am Fahrrad bleibt. Allerdings sind in der Verordnung über die Gültigkeit des eidgenössischen Schilds, während eben diesem ausserdienstlichen Gebrauch, keine Informationen zu finden. Diese Lücke wird zu verschiedensten Problemen und zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führen, mit welchen sich wiederum auch der Bundesrat auseinandersetzen muss. Die Verordnung tritt per 1. Januar 1905 in Kraft[1]

Dieser Schild [BILD] wir nun nicht vorne, nicht wie 1896 noch vorgesehen am Rahmen, sondern wie inzwischen in sämtlichen Kantonen, hinten am Fahrrad befestigt.

Bisher waren die Fahrräder Privateigentum der Militärradfahrer. Mit dieser Verordnung gehören die Normalfahrräder nun, wie die Kavalleriepferde, zur Hälfte der Eidgenossenschaft. Damit gehören sie nun definitiv zum Kriegsmaterial.

Das älteste Bild im Buch von Carl Hildebrandt (Meldefahrer beim Stab des 1. Armeekorps, anlässlich des Wiederholungskurses), auf welchem das neue Fahrradkennzeichen von seiner Rückseite zu erkennen ist, stammt aus dem Jahr 1905. Am Velo rechts im Bild ist das Kennzeichen mit den oben abgeschnittenen Ecken, das unterhalb des Sattels montiert ist, zu sehen[2].

1) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 226, 227).
2) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 269).

1905: Die ersten Ausgaben mit Jahrgang

Die ersten (in unserer Dokumentation vorhandenen) Velonummern mit Jahrgang zur Überprüfung der Gültigkeitsdauer werden 1905 von den Kantonen Fribourg [BILD], Genève [BILD] und Vaud [BILD] ausgegeben. Ob die Kennzeichen dieser Kantone bereits bei der früheren Einführung mit einem Jahrgang versehen sind, ist bis heute nicht bekannt. Zumindest im Kanton Vaud war dies nicht der Fall. Dort gab es z.B. 1903 noch ein Fahrradkennzeichen ohne gestanzten Jahrgang, jedoch mit einer separaten Steuer-Marke aus Metall für das Jahr der entrichteten Taxen (1903 / CHF 5.00) [BILD]. Allerdings wurden in beiden Kantonen für die Jahre 1906 bis 1909 wieder Kennzeichen ohne Jahrgang

ausgegeben. Ab dem Jahr 1910 geben die Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais gemeinsam Schilder mit Jahrgang aus.

Da in dieser Anfangszeit in den anderen Kantonen die meisten Fahrradkennzeichen noch mehrere Jahre gültig sind, kommt dem Jahrgang bei der Beschriftung noch kaum Bedeutung zu. Dieser Umstand macht es bis heute noch schwierig, das Ausgabejahr bzw. die genaue Gültigkeitsdauer der ersten Fahrradkennzeichen zu bestimmen. Eines der letzten grossen Rätsel.

Erst ab den 1920ern wird der Jahrgang für die Sicherstellung der Aktualität der Fahrradkennzeichen immer wichtiger, da die meisten Fahrradkennzeichen nun nur noch für ein Jahr Gültigkeit haben.

Beim ältesten dokumentierten Schweizer Fahrradkennzeichen mit Jahrgang, von welchem bis heute allerdings keine Abbildung bekannt ist, handelt es sich um das Kennzeichen für das Jahr 1904 des Kantons Genève. Dieses wird allerdings am 29. April 1904 in einem Artikel der «La Tribune de Genève» genau beschrieben: «*Das Finanzdepartement hat bei der «l'Usine genevoise de dégrossissage d'or» neue Steuer-Schilder für Radfahrer bestellt. Es handelt sich um kleine, sehr elegante Rechtecke im Format 10 x 6 Zentimeter. Es sind schmiedeeiserne Plaketten in den Genfer Farben gehalten, welche die Jahreszahl «1904» tragen. Darunter befindet sich die fortlaufende Registrierungsnummer. Es wurden 16'000 dieser Schilder bestellt. Das Format wird sich jedes Jahr ändern. Für 1905 werden wir es besser machen, da nicht genug Zeit war, um verschieden Offerten einzuholen. Wir erinnern Radfahrer daran, dass sie sich ab dem 15. Mai an die Steuerämter in ihrem Bezirk wenden müssen, um die Steuer für das laufende Jahr zu entrichten und das Quittungsschild zu erhalten, das jenes der Polizei ersetzt*». [LINK, Seite 2].

1905: Die ersten Schweizer Norm-Kontrollschilder für Automobile

06.02.1905

Die «Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates» ist jenes Gremium, das bereits am 19. Dezember 1902 die interkantonalen Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr definiert hat, welche vom Bundesrat am 13. Juni 1904 genehmigt wurden. Auf Basis dieser Verordnung ist die Konferenz nun auch für die Festlegung der entsprechenden Ausführungsbestimmungen zuständig. Zu diesem Zweck lädt das Departement des Innern EDI am 25. Januar 1905 zur dritten Konferenz vom 6. Februar 1905 ins Bundeshaus ein. Die Konferenz wird von Bundesrat Ludwig Forrer, dem Vorsteher des EDI, geleitet.

In Sachen Fahrradkennzeichen wir einzig geklärt, wie Velos behandelt werden sollen, welche nicht dem Konkordat angehören. Dazu wird beschlossen: «*Velofahrer aus Kantonen, die dem Konkordat nicht angehören, haben, um das Gebiet des Konkordats zu befahren, in einem der Konkordatskantone Schild und Ausweiskarte zu beziehen*». Trotz dieses Beschlusses wird sich diesbezüglich selbst der Bundesrat in Zukunft noch mit Streitigkeiten zwischen den Kantonen befassen müssen.

Anschliessend wird die «Motorrad-Lücke» geschlossen, da die Verordnung bisher ausschliesslich Regelungen für Automobile und Fahrräder vorsieht: «*Es soll eine verschiedene Nummerierung für die Automobile und Automobilwagen einerseits und die Motorcycles und Motorvelos anderseits stattfinden*».

Kontrollschilder für Motorfahrzeuge sind zwar nicht unser Thema. Dass wir an dieser Stelle trotzdem darüber berichten, hat insbesondere zwei Gründe. Zum einen sind wir im Bundesarchiv auf eine einzigartige Skizze gestossen, welche einfach zu genial ist, um für alle Zeiten in den Tiefen eines Archivs verborgen zubleiben; zum anderen haben wir im Internet (Stand Mai 2025) nirgends Inhalte

gefunden, welche über die spannenden Hintergründe der ersten «Schweizer Norm-Kontrollschilder für Automobile» berichten.

Als erstes einigt man sich rasch auf das vom EDI vorgeschlagene Nummernsystem. Die entsprechende Tabelle, mit dem jedem Kanton zugeteilten Nummernkreis, ist bereits auf verschiedenen Websites zu finden. Allerdings war uns bisher nicht bewusst, dass das EDI, in weiser Voraussicht, auch bereits Nummernkreise für jene Kantone vorsieht, welche zu diesem Zeitpunkt dem Konkordat noch gar nicht angehören; also die Kantone Uri, Graubünden und Thurgau.

Zum neuen Nummernsystem hält das Protokoll fest, dass die Kennzeichen für Automobile erst per 1. Januar 1906 eingeführt werden müssen, da sich die Kantone bis dahin eine Übergangsfrist ausbedungen haben: «*Der Vorschlag für Aufstellung einer Übergangsfrist bis 1. Januar 1906 wird stillschweigend angenommen, dabei soll es jedem Kanton freistehen, mit der neuen Nummerierung schon früher zu beginnen*».

Auch erfahren wir, dass die unter den auf Kontrollschilder für Motorfahrzeuge spezialisierten Sammlern weit verbreitete Annahme, dem EDI hätte bei der Ausgestaltung dieses Nummerierungssystems die Weitsicht bezüglich der künftigen Entwicklung des motorisierten Verkehrs gefehlt, falsch ist. Die Ausgabe zusätzlicher Serien mit den Zusatz-Buchstaben B bis Z, nachdem die zugewiesenen Nummern gemäss Tabelle aufgebraucht waren, wurde vielerorts als nachträglich gefundene «Notlösung» verstanden. Denn diese Vervielfachung des Nummernpotentials durch die Zusatz-Buchstaben von 9999 auf schweizweit gegen 250'000 Kennzeichen war von Anfang an Teil des Konzepts. Wohingegen mit einer fünfstelligen Zahl nur 99'999 Schilder zur Verfügung gestanden hätten. Dabei wurde bei der Zuteilung der Nummernkreise auch das unterschiedliche Potential an Automobilen berücksichtigt. So stehen dem Kanton Bern und dem Kanton Genève rund 30'000 Schilder zur Verfügung, während die Kantone Uri, Obwalden, Nidwalden, Zug und Appenzell Innerrhoden lediglich mit maximal 2500 Nummern bedacht werden.

Dazu führt der Vorsteher des EDI weiter aus: «*Die Frage der Zuteilung der Nummern an die einzelnen Kantone sei natürlich eine offene und sie biete nur Schwierigkeit, insofern man sich fragen müsse, was geschehen solle, wenn die Nummern eines Kantons voll sind. Die Lösung dürfte die sein, dass, wenn dieser Fall eintritt, eine Serie B begonnen wird, die wieder mit 1 anfängt und mit 9999 aufhört; die neue Serie würde für jeden einzelnen Kanton dann beginnen, sobald seine erste Reihe besetzt ist*». Dementsprechend wird in den Beschlüssen festgehalten: «*Schon jetzt soll auf Grundlage des vom Departement des Innern unterbreiteten Schemas eine Serie A der Nummerierung begonnen werden*». Wie aus dem Protokolltext hervorgeht, schlägt Bundesrat Forrer dazu vor: «*die Nummerierung jetzt schon mit einer Serie A zu beginnen. Dieses A würde selbstverständlich nur in das Register gesetzt. Diesem wird stillschweigend zugestimmt*». Demzufolge hätte es also im Verkehr nie Nummernschilder mit dem Buchstaben «A» gegeben. D.h. die A-Serie sind jene Nummernschilder, welche (wie unser Bild zeigt) lediglich eine Zahl ohne Buchstaben aufweisen. Entgegen diesem Beschluss handhaben die Kantone die Ausgabe der A-Serie unterschiedlich. So gibt z.B. der Kanton Zürich die erste Serie ohne Buchstaben aus, die zweite mit dem Buchstaben B, erst die dritte mit dem Buchstaben A und dann weiter mit der vierten mit dem Buchstaben C usw.

Nun kommen wir zu Traktandum «IV. Welches soll die Form des einheitlichen Schildes sein?» Hierzu stellt das EDI die eingegangenen Schildmodelle vor, welche die Anwesenden jedoch nicht überzeugen. Deshalb empfiehlt Charles Louis Empeyta, Grossrat und Präsident des Automobilklubs ACS von Genève, der Versammlung das Modell der Regierung des Kantons Genf zur Annahme. Dieses ist offenbar keines der vorliegenden Muster (*der Redner behält sich vor, dann eine Plake vorzuweisen*). Wie er ausführt, ist diese Plaque die Frucht bedeutender Studien, die man nicht nur in Frankreich, sondern auch in der Schweiz gemacht hat. Wie unsere Recherchen zeigen, legt er der Konferenz dazu

zwei Muster-Kennzeichen oder eine Skizze von zwei Kennzeichen «*die von ihm vorgezeigte Typen*» für die Vorder- und die Rückseite des Autos vor. Die dazu von ihm selbst angefertigte und signierte, jedoch nicht datierte Skizze, ist im Bundesarchiv erhalten geblieben. Und wie wir gleich sehen, wird sie nun, auf den Millimeter genau, von der Konferenz als erstes «Norm-Kontrollschild für Automobile» der Schweiz beschlossen:

4. Beschluss betreffend die Form des einheitlichen Schildes (Art. 4 des Konkordats):

a) Es wird für den Schild das System der gemalten Ziffern akzeptiert. (Pag. 28 des Protokolls.)
b) Auf dem Schild soll neben dem Kantonswappen links oben das eidgenössische Wappen angebracht werden. / Angenommen mit 17 gegen 6 Stimmen.
c) Das kantonale Wappen ist obligatorisch rechts oben am Schilde anzubringen.
d) Die Bestimmung des für die Schilder zu verwendenden Materials wird den Kantonen überlassen. (Pag. 29 des Protokolls.)
e) In betreff der äusseren Form des Schildes wird der Vorschlag von Hrn. Empeyta von Genf angenommen, wonach für die zwei Grossen die von ihm vorgezeigten Typen akzeptiert und obligatorisch eingeführt werden. Der kleinere Schild von 38 cm Länge und 10 cm Höhe wird vorn und der grössere von 45 cm Länge und 13 cm Höhe hinten am Automobil angebracht.
f) Es ist Sache der einzelnen Kantone, die Schilder nach Massgabe der heute beschlossenen uniformen Vorschriften zu beschaffen. / Beschlossen mit 14 gegen 11 Stimmen.
g) Beide Wappen auf dem Schilde sollen gemalt werden.
h) Der Antrag von Hrn. Empeyta von Genf, dass die Motorvelos die gleiche Nummerierung wie die Automobile und einen einheitlichen Schild, jedoch kleiner als für die Automobile erhalten sollen, wird durch Stichentscheid des Vorsitzenden angenommen. (Pag. 31 des Protokolls.)

In den Beschlüssen nicht enthalten ist die Festlegung der Hintergrundfarbe und der Farbe der Zahlen und Buchstaben. Im Text des Protokolls wird jedoch festgehalten: «*Der Vorsitzende fragt die Konferenz an, ob sie zunächst das System der gemalten weissen Ziffern auf schwarzem Grunde annehmen wolle, wie es durch die Herren Empeyta und Mangold vorgeschlagen sei. Dies wird stillschweigend angenommen*».

Auch diese Passage aus dem Protokoll macht deutlich, welche Bedeutung der Skizze und damit seinem Urheber Charles Louis Empeyta in Bezug auf die ersten Schweizer Norm-Kontrollschilder für Automobile zukommen. Denn auch bezüglich der Farben lässt die Graphik keine Fragen offen: «*fond noir – lettres blanches*». Die ersten Auto-Kennzeichen werden in jeder Beziehung genau aussehen wie sie Monsieur Empeyta skizziert hat. Unten rechts auf der Skizze ist dementsprechend vermerkt «modèle accepté par la conférence intercantonale». Seine Skizze dürfen wir, ohne zu übertreiben, als einen für die Schweizer Verkehrsgeschichte historischen Meilenstein bezeichnen [DOKUMENT / BILD]. Dazu qualifiziert hat ihn auch seine Funktion als Vorsitzender des Organisationskomitees des ersten Autosalons der Schweiz, vom 29. April bis zum 7. Mai 1905 im Bâtiment électoral in Genf [LINK].

Der Kontext zu den Beschlüssen gemäss Littera a), d), f), und g) wird erst durch das Protokoll selbst verständlich. Zur Sicherung von Arbeitsplätzen ist es den Kantonsvertretern wichtig, dass die Kennzeichen auch von der kantonalen Industrie hergestellt werden. Der Vorschlag, dass die Schilder zwingend gestanzt werden müssen, wird deshalb verworfen, da in vielen Kantonen Betriebe mit den dazu erforderlichen Maschinen fehlen. Aus diesem Grund werden nebst gepressten auch gemalte Ziffern akzeptiert. Das Schweizer- wie auch das Kantonswappen sollen gemalt werden.

Und dann folgt unter «4. Beschluss betreffend die Form des einheitlichen Schildes (Art. 4 des Konkordats)» zu guter Letzt noch der für uns bedeutende Nachsatz: «*Über die Velo-Nummern und*

Velo-Schilder wird von Seiten der Konferenz nichts beschlossen». Im Text des Protokolls wird dazu lediglich festgehalten: «*In Bezug auf die Veloschilder äussert der Vorsitzende die Ansicht, dass die Konferenz hierüber nichts zu entscheiden habe, da die Frage vom Konkordat nicht berührt werde; er fragt die Versammlung an, ob sie damit einverstanden sei. Es wird stillschweigend zugestimmt*». Gemeint ist, dass die Verordnung für die Fahrräder kein gesamtschweizerisches Register vorsieht und deshalb weder das System der Nummerierung noch die Gestaltung der Kennzeichen einer einheitlichen Regelung durch die Konferenz bedürfen.

Nebst obiger Skizze von Charles Louis Empeyta ist auch dieser «Nicht-Beschluss» der Konferenz, zumindest in Bezug auf die weitere Geschichte der Velonummern, von historischer Bedeutung. Denn aus Sicht der Vielfalt und der graphischen Gestaltung ist die Beibehaltung der kantonalen Hoheit über die Fahrradkennzeichen ein absoluter Glücksfall, dank welchem die «kreative Epoche» nochmals 55 Jahre verlängert wird. Wäre die Normierung der Velonummern bereits 1905 und nicht erst 1960 in Kraft getreten, wäre vieles anders gekommen. Zwar wäre die Velonummer mit grosser Wahrscheinlichkeit trotzdem Kulturgut geworden, doch wäre damit dieses Feld auch für Sammler bedeutend weniger interessant gewesen. Vermutlich würde es in der Folge auch das Schweizer Velonummern Museum nicht geben. Ob sich durch eine frühzeitige Normierung die Versenkung des ersten Strassenverkehrsgesetzes und die darauffolgenden jahrelangen Nummerierungs-Wirren hätten vermeiden lassen, darf jedoch bezweifelt werden, da nicht die kantonale Gestaltungshoheit, sondern die Velonummer an sich der Stein des Anstosses war.

Hier finden Sie das vollständige Protokoll über die III. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates, abgehalten im Bundeshaus in Bern, Montag, den 6. Februar 1905 [DOKUMENT].

1905 TG: Volksabstimmung und Sonderstatus

19.03.1905

Im Kanton Thurgau wird auch aus der Inkraftsetzung der «Vorschriften über den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern» per 1. Januar 1905 nichts. Wie dem Rückblick aus der Botschaft an den Grossen Rat, zum Gesetzesentwurf betreffend den Beitritt des Kantons Thurgau zum 2. Konkordat von 1914 zu entnehmen ist (1.3.1912) [DOKUMENT], kommt es 1905 zu einer Volksabstimmung. Es ist zu vermuten, dass über das Gesetz abgestimmt wird, da das Referendum dagegen ergriffen wurde. Über die näheren Umstände dazu konnten wir leider noch nichts in Erfahrung bringen. Das Gesetz vom 23. November 1904 wird am 19. März 1905 vom Volk deutlich angenommen und tritt per sofort in Kraft. Die entsprechende Vollziehungsverordnung stammt vom 1. Juli 1905 (Inkrafttreten wird vom Polizeidepartement festgesetzt und bekannt gegeben). Damit werden auf diesen Zeitpunkt auch die Fahrradkennzeichen im Kanton Thurgau eingeführt [DOKUMENT].

Der Botschaft ist weiter zu entnehmen, dass es dem Kanton Thurgau durch die Vermittlung des Eidgenössischen Departements des Innern EDI anschliessend gelungen ist, ein sogenanntes Gegenrechtsverhältnis mit den Konkordats-Kantonen abzuschliessen. Der Entwurf der entsprechenden Umfrage des EDI mittel Kreisschreiben bei den Kantonen ist noch vorhanden [LINK]. Mit diesem Sonderstatus tritt der Thurgau formell nicht dem Konkordat bei, wird jedoch gleichbehandelt wie die Konkordats-Kantone [DOKUMENT]. Damit können nun vor allem auch die «Übelstände» bezüglich dem Fahrrad-Grenzverkehr mit dem Kanton St. Gallen beseitigt werden.

Im Kanton Thurgau wird dasselbe Gesetz im Bereich der Fahrräder, gemäss Regierungs-Beschluss vom 8. Juni 1907 (siehe Fussnote), mit der Einführung eines Zusatz-Buchstabens für die Bezirksbezeichnung ergänzt: *«§ 12. Auf jedem Kontroll-Schilde steht über der Nummer rechts neben dem kantonalen Wappen der Anfangsbuchstabe des Bezirks, in welchem der Schild ausgegeben wurde*».

Dazu werden acht verschieden Buchstaben verwendet, da der Kanton Thurgau bis am 31. Dezember 2010 noch acht Bezirke hatte [LINK]: Arbon, Bischofszell, Diessenhofen, Frauenfeld, Kreuzlingen, Münchwilen, Steckborn und Weinfelden. Danach gibt es nur noch fünf Bezirke. Diese Bezirksbezeichnung entfällt mit der Einführung der für ein Jahr gültigen Fahrradkennzeichen ca. 1914.

1905: Basel-Land verurteilt Wm Saladin wegen Armee-Kontrollschild

12.10.1905 / 16.10.1905 / 28.10.05

Am 16. Oktober 1905 teilt Radfahrer-Wachtmeister (Wm) A. Saladin dem Eidgenössischen Militärdepartement EMD mit, dass er am 12. Oktober 1905 vom Gericht des Kantons Basel-Land wegen Fahrens mit dem Militärrad ohne Nummer, begangen zwischen der Zeit vom 10. bis 24. August 1905, zu 3 Franken Busse und den Gerichtskosten von 12 Franken verurteilt worden sei. Ausserdem sei er gezwungen worden, eine kantonale Fahrradnummer zu lösen, denn nach dem Gericht sei das eidgenössische Nummernschild nur im Militärdienst gültig.

Diese Verurteilung empfindet nicht nur Wm Saladin als Affront, sondern auch der Chef der Generalstabsabteilung. Dieser wendet sich am 28. Oktober 1905 mit einem äusserst ausführlichen Bericht an das EMD. Darin erklärt er unter anderem, dass das EMD die Armee-Kontrollschilder zu spät, d.h. erst nach dem Abschluss der Radfahrerschule ausliefern konnte und Wachtmeister Saladin, wie auch alle übrigen Teilnehmer, deshalb während 14 Tagen kein Kontrollschild zur Verfügung stand.

Der Chef der Generalstabsabteilung anerkennt zwar, dass Wm Saladin mit dem ausserdienstlichen Gebrauch seines Fahrrads hätte zuwarten sollen, bis er im Besitz des eidgenössischen Kontrollschilds war. Darüber hinaus stellt er sich jedoch dezidiert auf den Standpunkt, dass das Armee-Kontrollschild auch während der zivilen Nutzung gültig ist und die Militärradfahrer kein kantonales Kennzeichen erwerben müssen. Dabei bezieht er sich sowohl auf das Kreisschreiben des Bundesrats vom 5. Februar 1897 wie auch auf die «Verordnung betreffend die Fahrräder der Fahrradabteilungen» vom 5. Juli 1904 [LINK]. Abschliessend stellt er seinen Antrag an das EMD:

Um vorzubeugen, dass die Verordnung vom 5. Juli 1904 auch in anderen Kantonen ebenso willkürlich und unrichtig ausgelegt werde, beehren wir uns Ihnen zu beantragen:

1. *Es möchten die Regierungen sämtlicher Kantone darüber aufgeklärt werden, dass die eidgenössischen Kontrollschilder für den ausserdienstlichen Gebrauch der Normalradfahrräder bestimmt seien, um sowohl diese Räder als militärische, zum halben Werte dem Bunde gehörende, weder zu verkaufende, noch zu vermietende, noch auszuleihende Ausrüstungsgegenstände zu kennzeichnen, als auch um die Militärfahrräder entsprechend dem Kreisschreiben des Bundesrats vom 5. Februar 1897 von Kontrollgebühren und Steuern für diese Normalfahrräder zu befreien, dass ferner die Radfahrer verpflichtet sind, bei ausserdienstlicher Benützung der Normalfahrräder den eidgenössischen Kontrollschild zu benützen.*
2. *Es möchte die Regierung des Kantons Basel-Land über den Fall Saladin aufgeklärt und ersucht werden, die Gerichtsbehörde, welcher die Behandlung dieser Angelegenheit oblag, hievon und von der Bestimmung des eidgenössischen Nummernschildes in Kenntnis zu setzen, um womöglich eine Milderung des Urteils zu erreichen.*

Nach diesen strikten Forderungen zur Durchsetzung einer scheinbar klaren Situation könnte der Eindruck entstehen, dass sich das kantonale Gericht der Situation nicht bewusst ist, oder dass es ohne gesetzliche Grundlage entschieden hat. Dem ist allerdings nicht so, denn wir können davon ausgehen, dass sich das Gericht bei seinem Entscheid auf das Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr stützt, welchem sich immerhin 20

Kantone (inkl. Basel-Land) angeschlossen haben. Pikanterweise wurde dieses Konkordat am 13. Juni 1904, also lediglich drei Wochen vor der «Verordnung betreffend die Fahrräder der Fahrradabteilungen» am 5. Juli 1904 vom selben Bundesrat genehmigt.

Zu den Ausnahmen von der Verpflichtung ein Kontrollschild zu führen, legt das Konkordat abschliessend folgendes fest:

Art. 21. Von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte, sowie die Kontrollschilder bei sich zu führen, sind ausgenommen:

1. *Die Militärradfahrer im Dienst;*
2. *Die Fremden (Ausländer) auf der Durchreise.*

Diese Regelung scheint auch für Laien klar. Ausgenommen sind nicht die Militärradfahrer im Allgemeinen, sondern ausdrücklich während sie im Dienst, also im Militärdienst sind. Hingegen sind in der Verordnung betreffend die Fahrräder der Fahrradabteilungen keinerlei Aussagen bezüglich dem Gültigkeitsbereich des eidgenössischen Schilds zu finden.

Die Feststellung, «*dass ferner die Radfahrer verpflichtet sind, bei ausserdienstlicher Benützung der Normalfahrräder den eidgenössischen Kontrollschild zu benützen*», gibt man den Radfahrern in der Armee möglicherweise mündlich mit auf den Weg, doch wird weder im zitierten Kreisschreiben des Bundesrats, vom 5. Februar 1897, noch in obiger Verordnung darüber etwas ausgesagt.

Von der vom Chef der Generalstabsabteilung eingangs beklagten Willkür der Kantone kann also keine Rede sein. Er wirft mit Steinen aus seinem Glashaus. Währendem das Konkordat zur Behandlung der Militärradfahrer bzw. derer Kontrollschilder eine klare Ansage macht, ist es dem Bundesrat offenbar entgangen, dafür zu sorgen, dass das von ihm bereits genehmigte Konkordat der Kantone und die ebenfalls von ihm genehmigte Verordnung der Armee, zum nun strittigen Punkt, aufeinander abgestimmt wurden.

Abschliessend weist der Chef der Generalstabsabteilung darauf hin, dass das Kreisschreiben vom 5. Februar 1897 der Situation nach Inkrafttreten der Verordnung vom 5. Juli 1904 nicht mehr gerecht wird und beantragt eine Anpassung der betreffenden Gesetzesbestimmungen[1]. Damit kommt er der (Ur)Sache schon näher.

Dieser Hinweis zielt in die richtige Richtung, doch wird es nochmals einen Vorstoss des Generalstabs sowie zwei Interventionen des Bundesrats brauchen, bis im ganzen Land verstanden wird, wie die Velos der Militär-Radfahrer zu behandeln sind und welcher Status ihren Kennzeichen zukommt.

Das Schreiben von Wachtmeister Saladin vom 16. Oktober 1905 sowie die Stellungnahme der Generalstabsabteilung an das EMD vom 28. Oktober 1905 sind im Bundesarchiv unter folgendem Link zu finden [LINK].

Eine ausführliche Auseinandersetzung der rechtlichen Situation rund um die Armee-Velos, als Antwort auf das Schreiben der Generalstabsabteilung an das EMD vom 28. Oktober 1905, findet sich unter dem Titel «Rechtliche Behandlung der Militärräder in den Kantonen» ebenfalls im Bundesarchiv. Dabei kommt das Gutachten zu folgendem Schluss: «Die Kantone können somit nicht angehalten werden, den Militärradfahrern ausser Dienst eine Ausnahmestellung zu gewähren.» [LINK]

1) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 266 ff).

1906 FR GE NE VD VS: Interkantonale Velonummern in der Westschweiz

28.6.1905 / 01.01.1906 / 23.04.1906

Am 28. Juni 1905 treffen sich die zuständigen Vertreter der Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais (Wallis) im Bundeshaus in Bern. Auch Staatsrat Louis Perrier vom Kanton Neuchâtel ist wieder mit von der Partie. Ziel der Besprechung ist es zu klären, ob die fünf Kantone künftig ein gemeinsames Fahrradkennzeichen ausgeben wollen. Bereits nach einer Stunde sind alle Fragen geklärt und es wird beschlossen, dass die französischsprachigen Kantone künftig ein gemeinsames Nummernschild für die Velos verwenden. Das Hauptargument sind die sinkenden Stückkosten bei einer grösseren Auflage. Das künftige Westschweizer-Schild soll, wie bereits in den Kantonen Genève und Vaud, aus Eisen hergestellt und die grossen Nummern ausgestanzt werden. Dieses «Eisen-Design» sei ohnehin bereits günstiger als alle anderen Herstellungsmethoden. Die beiden Kantone haben denselben Hersteller. Der Kanton Genève hat die ersten Schilder zum Stückpreis von 16 Rappen bezogen, wohingegen der Kanton Vaud bereits 25 Rappen bezahlen musste, da der Lieferant behauptete, gegenüber Genf den Kürzeren gezogen zu haben. Man ist ausserdem der Auffassung, dass dieses Schild kaum gefälscht werden kann.

In den Beschlüssen wird unter anderem festgehalten, dass das Schild für das Jahr 1906 von ovaler Form und blau lackiert sein soll. Die Nummern sollen ausgestanzt werden. Für das erste Jahr soll eine Auflage von 99'999 Schildern hergestellt werden. Die entsprechende Aufteilung der Nummernkreise auf die fünf Kantone wird festgelegt. Der Lead für die Ausschreibung des Auftrags wird dem Kanton Vaud übertragen. Interessant ist, dass die Schilder ohne das vom Konkordat vorgeschriebene Kantonswappen hergestellt und geliefert werden. Gemäss Beschluss Punkt 6, wird deshalb jeder Kanton verpflichtet, das Kantonswappen nachträglich in die erhaltenen Schilder schlagen zu lassen. [LINK]

Dann wird unter Punkt 3 noch kurz festgehalten, dass im Kanton Neuchâtel das erste gemeinsame Schild für das Jahr 1906 bereits ab Ende 1905 gültig sein wird. Der Grund für diesen sonderbaren Beschluss liegt darin, dass der Kanton Neuchâtel zwar bereits am 16. November 1903 den Beitritt zum Konkordat beschlossen hat, jedoch aufgrund einer schweizweit einzigartigen Sonderbestimmung im eigenen Anschlussvertrag weder für das Jahr 1904 noch für das Jahr 1905 Velonummern ausgegeben hat. Siehe dazu Kapitel «1904 / 1905 NE: Keine kantonalen Velonummern trotz Konkordat in Neuchâtel».

Soweit wir das aufgrund der in unserer Bild-Dokumentation enthaltenen Schilder beurteilen können, wurden sämtliche Beschlüsse wie festgehalten umgesetzt. Einzig bezüglich der Farbe gab es offenbar während der Vernehmlassung der Muster noch eine Änderung. Der Jahrgang 1906 wurde nicht Blau, sondern in gelber Farbe ausgegeben.

Nebst der Definition und Organisation der Velonummern wird unter Punkt 7 noch beschlossen, dass der Kanton Vaud das neue Westschweizer-Schild anschliessend sämtlichen Kantonen zustellt. Dabei sollen die anderen Kantone gebeten werden, dem Kanton Vaud ebenfalls eines ihrer Kennzeichen zuzustellen. Dies mit dem Ziel, davon eine Übersicht sämtlicher Kantone zu erstellen, um diese den Polizeibeamten (vermutlich der fünf Kantone) abgeben zu können. Mit Bezug auf diesen Beschluss wendet sich Staatsrat Louis Perrier vom Kanton Neuchâtel am 12. Juli 1905 an das Eidgenössische Departement des Innern EDI. Er fragt an, ob das EDI die Organisation der Übersicht übernehmen würde. Seinem Vorstoss wird dann an der IV. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates am 23. April 1906 das von ihm gewünschte Gewicht gegeben. Dort kann er sein Anliegen nochmals persönlich begründen. Unter Traktandum IX. wird dannzumal beschlossen, beim EDI die Erstellung einer Übersicht der Fahrradkennzeichen sämtlicher inzwischen 22 Mitgliedskantone zu

beantragen [DOKUMENT]. Was daraus wird, erfahren Sie im Kapitel: «1906-1909: Der Stein von Rosetta».

1906-1909 FR GE NE VD VS: Bestimmung der Jahrgänge in der Romandie

Ab dem Jahr 1906 geben die Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais (Wallis) in einer kantonsübergreifenden Kooperation ein gemeinsames Fahrradkennzeichen im Eisen-Design aus. In diese Schilder wird das jeweilige Wappen von den Kantonen selbst in das harte Eisen eingeschlagen. Da dieses jedoch oft sehr schlecht zu erkennen ist, wird jedem Kanton zusätzlich ein eigener Nummernkreis zugeteilt. Die erstmalige Aufteilung der Nummerierung geht aus einem Artikel vom 30. Dezember 1905 des «Le Jura Vaudois» hervor. Zu Beginn umfasst das übergreifende System, über alle Kantone, 99'999 Nummern. Bereits ab dem Jahr 1910 sind die Velonummern dann auch mit einem Jahrgang versehen.

Unklar bleibt jedoch lange Zeit die Bestimmung der vier Jahrgänge 1906 bis 1909. In den Staatsarchiven haben wir dazu bisher nichts gefunden. Nun lässt sich die Bestimmung jedoch aus fünf verschiedenen Zeitungsartikeln ableiten, welche wir in einer Übersicht zusammengestellt haben. Sämtliche Artikel beziehen sich, was z.B. die Velo-Steuer angeht, zwar auf den Kanton Vaud. Form und Farbe der Kennzeichen sind jedoch für alle fünf Kantone identisch [DOKUMENT]:

Jahr	Form	Farbe
1906	ovoïde / oval	jaune-canari / Kanariengelb
1907	emboutie, théorique du grain de haricot sinngemäss Nierenschalenform	rouge / rot
1908	nicht definiert	vieil argent / Altsilber (Material: Metallblech blank)
1909	nicht definiert	mordorée / Goldbraun (Material: Kupfer blank)

BILDER: Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud, Valais (Wallis)

Ausserdem erfahren wir aus dem Artikel des «Journal de Nyon» vom 16. Januar 1907, dass man zumindest im Waadtland mit dem Design dieser Velonummern gar nicht zufrieden ist. Es sei diesbezüglich beim Jahrgang 1907 zwar ein kleiner Fortschritt festzustellen, doch sei man damit immer noch weit von der Ästhetik der Fahrradkennzeichen der Kantone Bern und Zürich entfernt.

1906: Regelung der Fahrradkennzeichen bei Kantonswechsel

23.04.1906

Bisher gibt es keine einheitliche Regelung, wie bei einem Kantonswechsel bezüglich der Fahrradkennzeichen und Ausweise vorzugehen ist. D.h. es gibt Kantone, in welchen man beim Zuzug eine neue Velonummer lösen muss, obwohl man für das laufende Jahr, im Kanton des bisherigen Wohnorts, bereits eine erworben hat.

Auf Antrag von Staatsrat Perrier aus dem Kanton Neuenburg beschliesst die IV. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates, am 23. April 1906 im Bundeshaus unter Traktandum XI. dazu einen weiteren Koordinations-Mosaikstein: «*Ein mit Ausweiskarte und Schild versehener Eigentümer eines Fahrrades, der sich in einem anderen Kanton niederlässt, ist nicht gehalten, vor*

Ablauf der Gültigkeit seines Ausweises, d. h. vor Ablauf des Jahres, eine neue Nummer zu lösen und die Taxe zu bezahlen (pag. 18 des Prot.)». [DOKUMENT]

Die Gültigkeit der Velonummern wird in den 1930-er Jahren wieder Thema werden, da dannzumal alle Kantone eine obligatorische Haftpflichtversicherung für Fahrräder eingeführt haben werden, deren Deckung und Prämien, von Kanton zu Kanton, jedoch völlig unterschiedlich geregelt sind.

1906-1909: Der Stein von Rosetta

23.04.1906 / 19.11.1906/ 14.5.1908 / 03.09.1908 / 14.10.1908 / 03.11.1908

Anlässlich der IV. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates, am 23. April 1906 im Bundeshaus, beschliessen die Konkordats-Kantone unter Traktandum IX., beim Eidgenössischen Departement des Innern EDI die Erstellung einer Übersicht der Fahrradkennzeichen sämtlicher inzwischen 22 Mitgliedskantone zu beantragen. Staatsrat Perrier aus dem Kanton Neuenburg erinnert zu seinem Antrag «*an die grosse Verschiedenheit der in Gebrauch stehenden Veloschilder der Kantone. Für die Polizeiorgane wäre eine Orientierung an Hand einer bunten Tafel von grossem Wert*». Der Antrag wird mit Mehrheit angenommen. [DOKUMENT]

Als wir davon gelesen haben, schlug unser Herz höher. Eine solche Übersicht wäre für alle Sammler und unser Museum das, was der Stein von Rosetta für die Archäologen bedeutet. Denn in dieser frühen Zeit haben die meisten Velonummern noch keinen Jahrgang für die Gültigkeitsdauer. Aus diesem Grund ist bei zahlreichen Kennzeichen bis heute unklar, für welches Jahr bzw. welche Jahre sie gültig waren. Das EDI nimmt den Antrag wohlwollend entgegen.

Am 19. November 1906 richtet das Eidgenössische Departement des Innern EDI ein Kreisschreiben an die Regierungen des Automobil- und Velokonkordates. Unter Punkt 1 werden die Kantone darin mit Bezug auf den Beschluss vom 23. April 1906 gebeten, dem EDI ihre Muster-Schilder zuzustellen: «*Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, eine bunte Tafel herauszugeben, „auf welcher die Velo-schilder sämtlicher Kantone zum Gebrauch für die mit der Handhabung der Konkordatsbestimmungen betrauten Beamten widergegeben sind." (Vergl. Seite 17 des Protokolls.) Um diesem Begehren nachzukommen, sollten wir ein Muster der Schilder besitzen, die in Ihrem Kanton an die Radfahrer abgegeben werden. Wir ersuchen Sie, uns eine derartige Fahrradnummer zukommen zu lassen.*» [DOKUMENT]

Eineinhalb Jahre später, am 14. Mai 1908 stellt das EDI den Kantonen ein weiteres Kreisschreiben zu. Daraus geht hervor, dass die Kantone dem EDI inzwischen ihre Muster-Veloschilder zugestellt haben und das EDI seinerseits nun Muster der vorgesehenen farbigen «Tabellen» und «Taschenbüchlein» für Polizisten, Wegmeister und Strassenknechte hat drucken lassen. Um die Höhe deren Auflage zu ermitteln, stellt das EDI den Kantonen nun Drucksachen-Muster zu [DOKUMENT]. Eine dieser anschliessenden «Bestellungen», jene des Kantons Appenzell Ausserrhoden vom 1. Juni 1908, haben wir im dortigen Staatsarchiv gefunden [DOKUMENT].

Das EDI stellt dem Bundesrat am 3. September 1908 einen ausführlichen Antrag über CHF 6'000 zuhanden Budget 1909. Bereits einen Tag später geht der Antrag mit einer Handnotiz an das Departement zurück. Es wird unter anderem gebeten, abzuklären, ob die Finanzierung nicht durch die Kantone erfolgen könne (gezeichnet K.). Wir können davon ausgehen, dass sich «K.» bewusst war, dass sich der Fall mit dieser Abklärung zur Übernahme der Drucke zum Selbstkostenpreis durch die Kantone, von selbst erledigt. Denn dies hätte einen weiteren Budgetprozess in allen 22 beteiligten Kantonen vorausgesetzt [DOKUMENT].

Dennoch kommt der Antrag des EDI beim Bundesrat an. Die schlechte Nachricht: Anlässlich seiner 84. Sitzung vom 14. Oktober 1908 entscheidet der Bundesrat wie folgt: «*Ziffer 16. Automobil- & Velo-konkordat, wird von Fr. 6000 auf Fr. 3000 herabgesetzt. Die Tafeln sollen den Kantonen gegen einen bestimmten Preis verabfolgt werden*.» Wie dem Protokoll des Bundesrats zu entnehmen ist, halbiert er den beantragten Betrag, in der Meinung, dass sich die Kantone an den Kosten der Tabellen und Taschenbüchlein beteiligen sollen. Die gute Nachricht: Diese CHF 3'000 fliessen nun kurzfristig noch ins Budget 1909 ein.

In der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag für das Jahr 1909, vom 3. November 1908 sind auf Seite 390 ff, unter der Rubrik «IX. Verschiedenes» Budgetposten aufgeführt wie:

- Förderung und Hebung der schweizerischen Kunst CHF 100’000
- Rätoromanische Chrestomathie CHF 2’000
- Schulwandkarte der Schweiz CHF 1’800
- Arbeitstisch am zoologischen Institut Dohrn in Neapel CHF 3’000
- Schweizerische Konferenz für das Idiotenwesen CHF 3’000
- Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft (letzte Rate) CHF 5’000
- Automobil- und Velokonkordat CHF 3’000

Zur Budgetposition «Automobil- und Velokonkordat CHF 3’000» wird ausgeführt: *Dieser Ansatz ist neu; die Verpflichtungen, die aus der Durchführung des Automobil- und Velokonkordats erwachsen, werden nächstes Jahr gewisse Ausgaben nach sich ziehen, so namentlich für die Herausgabe bunter Tafeln, auf denen die Veloschilder sämtlicher Kantone und Nachbarstaaten zum Gebrauche für die kantonalen Polizeiorgane reproduziert sind. Um derartigen Bedürfnissen entsprechen zu können, bedarf es eines bescheidenen Kreditansatzes*.»

Mit Kreisschreiben vom 23. Dezember 1908 beruft das Eidgenössische Departement des Innern EDI die 5. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates ein. Dieses Treffen wird im «Bundeshause in Bern» am 20. und 21. Januar 1909 abgehalten. Auch hier ist die Übersicht der Fahrradkennzeichen wieder Thema. Unter Punkt IV «Herausgabe von bunten Tafeln» beschliesst die Konferenz dazu: «*Die vom Departement des Innern aufgestellten bunten Tafeln und kleinen Taschenbüchlein — auf welchen die schweiz. Schilder für Automobile und Motorvelos, sowie die Veloschilder sämtlicher Kantone aufgeführt sind —- werden eingeführt und zum Selbstkostenpreise den Kantonen abgegeben. Allfällig notwendige Abänderungen und Ergänzungen sind vor definitiver Drucklegung der Tafeln noch zu berücksichtigen. Von der Aufführung auch der Schilder auswärtiger Staaten ist indessen abzusehen*.» [DOKUMENT, Seite 43 und Anhang]

Dass der Bundesrat den vom EDI beantragten Beitrag von CHF 6'000 halbiert hat, bzw. weshalb der Kreditansatz so «bescheiden» ausfällt, haben die Mitglieder der Bundesversammlung in der Botschaft vom 3. November 1908 nicht erfahren. Was das Parlament letztlich dazu entscheidet, wissen wir nicht; doch vermutlich ist es auch nicht mehr relevant. Denn ob volle oder halbe Kostenübernahme durch die Kantone, damit wird das Projekt, wie bereits mit der Spontanreaktion von «K.» abzusehen war, versenkt.

Wären die Taschenbüchlein je gedruckt worden, müssten bei der vorgesehenen Auflage von 9'000 Exemplaren, heute noch einige davon auffindbar sein. Doch dazu kommt es leider nie. Denn wie so oft, scheitert die Umsetzung einer Idee auch in unserem Fall leider am Geld.

Heureka! Nach langem Suchen und zu guter Letzt finden wir im Kantonsarchiv Luzern ein nur etwa 12 auf 8 cm kleines, schwarz/weiss Muster, welches das EDI am 14. Mai 1908 den Kantonen zur

Bestimmung der Auflage zugestellt hat [BILD]. Im Original ist auch die Zuteilung der Nummernkreise der Motorfahrzeug-Kennzeichen auf die Kantone abgebildet [BILD].

Wie angenommen, ist selbst dieses kleine Muster für die Dokumentation der Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen von besonderer Bedeutung. Neun der abgebildeten Velonummern haben in unserer Sammlung gefehlt. Ausserdem war uns z.B. nicht bekannt, dass nebst St. Gallen auch der Kanton Appenzell Innerrhoden in dieser frühen Zeit bereits Kennzeichen aus Emaille ausgegeben hat.

Aufgrund der Taktung dieses ganzen Prozesses müsste man eigentlich davon ausgehen, dass die Kantone ihre Muster-Schilder dem EDI zwischen November 1906 und Mitte 1907 zugestellt haben. Dieser Annahme widersprechen allerdings die beiden Schilder aus dem Kanton Zürich, welche sich genau datieren lassen (Kanton 1907 / Bezirk 1908); siehe dazu Kapitel «Die Bestimmung der ersten Velonummern des Kantons Zürich». Ausserdem ist belegt, dass die Kantone Appenzell-Innerrhoden, Solothurn und Wallis bis am 8. November 1907 ihre Muster noch nicht eingesendet haben. Diese drei Kantone mussten damals vom EDI nochmals schriftlich aufgefordert werden, ihre Kontrollnummern einzureichen [LINK].

Also können die Muster-Schilder aus den Jahren 1906, 1907 oder 1908 stammen. Wann diese jedoch erstmals ausgegeben wurden und bis wann sie gültig waren, bleibt für die meisten Kantone vorerst ungeklärt. Erwähnenswert ist auch, dass vom Kanton St. Gallen zwei verschiedene Velonummern abgebildet sind; ein neues im Pionier-Design und ein altes im Emaille-Design.

1906: Aargau anerkennt Armee-Kontrollschild nicht - Generalstab reagiert

26.04.1906 / 22.11.1096

In den Abschriften aus den Kopierbüchern des Eidgenössischen Generalstabsbureaus befindet sich ein Schreiben vom 26. April 1906 an das Eidgenössische Militärdepartement EMD. Der Brief nimmt Bezug auf die «Verordnung betreffend die Fahrräder der Fahrradabteilungen» vom 5. Juli 1904» [LINK] und stellt fest, dass die Fahrräder nun, wie die Kavalleriepferde, zum Korpsmaterial gehören.

Weiter wird berichtet, dass Kantone wie Zürich, St. Gallen, Luzern usw. die eidgenössischen Kontrollschilder als genügenden Ausweis anerkennen und die Militärradfahrer von kantonalen Kontrollgebühren entheben. Andererseits gebe es Kantone (genannt wird der Kanton Aargau), welche offenbar verlangen, dass das Armee-Kontrollschild von einem zur Hälfte dem Bunde gehörenden Ausrüstungsgegenstand entfernt wird und demzufolge ein kantonales Kennzeichen erworben werden muss.

Abschliessend wird mit zwei konkreten Anträgen verlangt, dass das EMD bei der aargauischen Polizeibehörde interveniert. Doch auch damit lässt sich das Problem nicht beheben. Die Wirren um die Besteuerung der Armee-Fahrräder und deren Fahrradkennzeichen dauern nun bereits über 10 Jahre an.

Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 375).

Das Original dieses Schreibens sowie weitere Briefe in diesem Zusammenhang befinden sich in folgender Akte des Bundesarchivs [LINK].

Der sieben Monate später, am 22. November 1906 in den «Neuen Zürcher Nachrichten» erschienene Artikel zeigt klar auf, wie der oben vom Generalstab ausdrücklich genannte Kanton Aargau die Vorschriften zur Behandlung der Armee-Kontrollschilder interpretiert. Mit einem Kreisschreiben an die

Bezirksämter weist die aargauische Polizeidirektion darauf hin, dass die Armee-Kontrollschilder zwar akzeptiert werden, die Militärradfahrer jedoch nicht von den Gebühren befreit sind: «*So sollen auf Anordnung des eidg. Militärdepartements die kantonalen Ausweiskarten für die Fahrräder der Radfahrer-Abteilungen unter Anerkennung der eidg. Kontrollschilder auf diese letzteren ausgestellt und in der Kontrolle besonders rubriziert werden. Hinsichtlich der Gebühren sollen die Militärradfahrer gleich den anderen Radfahrern behandelt werden*» [LINK, Seite 2].

1906 SO: Kanton Solothurn verurteilt Radfahrer-Korporal Strähl

06.1906

Radfahrer-Korporal Strähl wird polizeilich verklagt und vom Gerichtspräsidenten in Balsthal SO zu einer Busse von CHF 3.40 verurteilt. Grund: Arthur Strähl war ausserdienstlich mit seinem Armee-fahrrad unterwegs, welches mit einem Armee-Nummernschild gekennzeichnet ist. Das Gericht ist der Meinung, dass er zusätzlich auch eine Velonummer des Kantons Solothurn erwerben und an seinem Fahrrad anbringen muss. Gemäss der Generalstabs-Abteilung des Schweizer Militärdepartements ist Korporal Stähl der Besitzer des Normalfahrrads mit der Nummer «35».

Am 16. August 1906 schildert das Schweizerische Militärdepartement EDI dem Militärdepartement des Kantons Solothurn den Fall und erteilt folgenden Auftrag: «*Wir beehren uns, Ihnen das Kreisschreiben vom 5. Februar 1897 betr. das Verbot der Besteuerung der Militärfahrräder in Erinnerung zu rufen und Sie zu ersuchen, das, nach Massgabe des Kreisschreibens, weiter Nötige in Sachen der Beschwerde des Radfahrerkorporals Arthur Strähl in Matzendorf anordnen zu wollen*». [LINK]

1906: EDI befragt Kantone zur Anerkennung der Militär-Velonummern

19.11.1906

Wie obiges Bespiel aus dem Kanton Aargau zeigt, befindet man sich bezüglich der Behandlung der Armee-Kennzeichen noch weit von einer einheitlichen Lösung entfernt. Nun schaltet sich auch das Eidgenössische Departement des Innern EDI zu diesem Thema ein. Mit demselben Kreisschreiben vom 19. November 1906, mit welchem das EDI die Kantone um die Zustellung von Muster-Schildern für die Erstellung einer Übersicht mit sämtlichen Kennzeichen aller Kantone zu erstellen, erkundigt sich das EDI auch zum Thema Militärradfahrer. Es möchte in Erfahrung bringen, wie die Kantone den Umgang mit den Armee-Velonummern des Bundes handhaben, um anschliessend Vorschläge für eine einheitliche Lösung machen zu können:

«*In den Verhandlungen der IV. Konferenz der Konkordatskantone wurde von einem Vertreter des schweizerischen Velozipedistenbundes die Frage zur Sprache gebracht, ob die schweizerischen Militärradfahrer gehalten seien, neben der ihnen vom Bunde gegebenen Nummer noch kantonale Nummern zu lösen. Die Diskussion ergab, dass in den Kantonen verschiedene Auffassungen über diesen Punkt bestehen und die Behandlung der Militärradfahrer eine ungleiche ist.*

Über diese Frage der Behandlung der Militärradfahrer hat sich auch das schweizerische Militär-departement in einer an uns gerichteten Zuschrift vom 13. August d. J. geäussert und insbesondere auf die Tatsache aufmerksam gemacht, dass die mit der eidg. Nummer versehenen Militärradfahrer in einigen Kantonen ungünstiger gestellt sind als die durchfahrenden fremden Radfahrer.

Unsere Ansicht in dieser Frage geht nun dahin, dass es wünschenswert wäre, die Militärradfahrer zukünftig in allen Kantonen der gleichen Behandlung zu unterwerfen, und wir sind gerne bereit, zur

Verwirklichung dieser Idee das unsrige beizutragen. Um den Kantonsregierungen in dieser Hinsicht Vorschläge machen zu können, scheint es uns geboten, in erster Linie die bisherigen Verhältnisse klar zu stellen, und wir bitten Sie deshalb, uns mitzuteilen, welche Behandlung die mit der eidg. Nummer versehenen Militärradfahrer von Ihren Behörden erfahren.» [DOKUMENT]

Obwohl uns nicht bekannt ist, welcher Art die Rückmeldungen der Kantone waren, können wir mit Gewissheit sagen, dass die Lösung des Problems noch in weiter Ferne bleibt.

1906-1988: Zuweisung der Nummernkreise

Für die Zuweisung der Nummernkreise gibt es in der Schweiz die verschiedensten Ordnungssysteme. Das weitreichendste ist sicherlich das kantonsübergreifende System in der Westschweiz während der Zeit des «Eisen-Designs» zwischen 1906 und 1932. Dort teilen sich die Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais (Wallis) ein gemeinsames Nummerierungssystem. Die einzelnen Nummernkreise werden jedes Jahr gemeinsam neu festgelegt. Zu Beginn reicht der gesamte Nummernkreis bis rund 90'000 und umfasst 1932, mit steigender Zahl der Fahrräder, bereits 144'000 Nummern.

Ab 1909 gibt der Kanton Zürich Fahrradkennzeichen aus Emaille aus. Für die Jahre 1914 - 1925 wird besonders akribisch (wie es für die anderen Kantone auch zu wünschen wäre) die Beschreibung und Zuweisung der Modelle auf die einzelnen Jahre sowie die Zuteilung der Nummernkreise der Emaille-Schilder auf die einzelnen Bezirke dokumentiert. Auch werden darin die Zusatzbuchstaben für die Bezirke Zürich (Z) und Winterthur (W) geregelt. Ausserdem ist in dieser Beschreibung auch der Übergang im Jahr 1925 [BILD] von Emaille zu den Fahrradkennzeichen aus Aluminium im Kanton Zürich dokumentiert. [DOKUMENT] [BILDER]. Kopien dieser gedruckten Regelungen haben wir Ende der 1980er-Jahre von einem Sammler erhalten. Interessanterweise sind diese gemäss Auskunft des Staatsarchivs des Kantons Zürich (19.1.2024) dort jedoch nicht auffindbar.

Erwähnenswert ist, dass in diesem «Erlass» jeweils ausdrücklich erwähnt wird: «*Die Namen der Inhaber der einzelnen Fahrrad-Nummern sind von den entsprechenden Stadthalterämtern zu erfahren*». Datenschutz war damals offensichtlich noch nicht von Bedeutung. Das heikle Thema der nummerierten Fahrradkennzeichen wird allerdings bald von den Radfahrerverbänden aufgegriffen, was wiederum Bundesrat und Parlament mächtig durchschütteln wird.

Weniger formell aber deutlich flexibler als in Zürich nimmt man es 1917 mit der Zuweisung der Nummernkreise im Kanton Basel-Stadt, wo das Polizeidepartement die Schilder den einzelnen Quartieren der Stadt sowie der Gemeinde Riehen zuordnet [DOKUMENT].

Eine schweizweit unübertroffene Varianten-Vielfalt an Spezialschildern in Kombination mit zweckbestimmten Nummernkreisen bringt der Kanton Basel-Stadt in den Jahren 1942 bis 1951 hervor. Es werden jedes Jahr drei verschiedene Kennzeichen-Varianten ausgegeben; eine für Velos, eine für Fahrradanhänger und ein spezielles Schild für Velo-Händler [BILDER]. Eine vollständige Übersicht der 30 Varianten haben wir hier zusammengestellt [DOKUMENT]. Mehr darüber erfahren Sie im Kapitel «1942-1951 BS: Die unübertroffene Varianten-Vielfalt».

Hier noch ein Beispiel aus der Zeit des Schweizer-Norm-Designs. Am 24. November 1960 gibt die Motorfahrzeug- und Fahrradkontrolle des Kantons Luzern dem Hersteller der Fahrradkennzeichen für das Jahr 1961 detaillierte Instruktionen, wie die Fahrradschilder zu nummerieren und zur Verteilung an die 43 Polizeiposten der Gemeinden sowie die Stadt Luzern zu verpacken sind. Der Kanton Luzern hat für das Jahr 1961 einen Bedarf von 85'000 Velonummern [DOKUMENT].

Seit 1958 wird die Nummerierung im Gesetz offiziell Versicherungsnummer genannt. Dazu definiert die Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20.11.1959 im Art. 34.2 «Fahrradkennzeichen» für Fahrräder, die dem Kanton gehören, eine weitere Dimension der Nummernkreise: «*Die Fahrräder der Kantone, für die keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wird (Art. 73, Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes), werden mit ordentlichen kantonalen Fahrrad-kennzeichen einer besonderen vom Kanton zu bestimmenden Nummernserie versehen*». [DOKUMENT].

1907: Italien lanciert neue Steuer-Banderole

20.11.1906 / 01.01.1907

In der «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia» vom 20. November 1906 wird bekannt gemacht, dass Vittorio Emanuele III., König von Italien, auf Vorschlag seines Finanzministers erlassen hat, ab dem Jahr 1907 im ganzen Reich eine neue Steuer-Banderole (targhette dei velocipedi) einzuführen. Wie bereits seit 1898 handelt es sich dabei um eine Banderole ohne Nummerierung. Allerdings werden nun die Beschaffenheit, das Design, das Material und die Befestigung dieser neuen Banderole in der Bekanntmachung äusserst detailliert beschrieben:

«*Das für eine Person bestimmte Fahrradschild zur Darstellung der Steuer für das Jahr 1907 ist aus naturfarbenem Messing gefertigt. Das Modell für Mehrpersonenfahrräder besteht aus vernickeltem Messing und ähnelt in seiner Erscheinung mattem Silber.*

In beiden ist in der Mitte der heraldische Adler von Savoyen eingraviert. Oben die Aufschrift: «Fahrradsteuer», darunter die Angabe «1907». Unten tragen sie ausserdem: das erste einen Abdruck und das zweite zwei Abdrücke eines kleinen Stempels, der einen kleinen Kopf mit der Darstellung Italiens enthält, mit der Aufschrift darum herum: «Tassa veloc-autom.».

Dieser Stempel beweist die Echtheit des Schildes.

Die Kennzeichen haben auf einer Seite eine feste Klappe, an deren Ende ein drehbarer Schlüssel angebracht ist, gefolgt von einem kleinen Anhang mit einem vertikalen Schlitz; auf der anderen Seite haben sie eine Klappe, entlang derer ein horizontaler Schlitz verläuft. Diese Klappe endet mit einer rechteckigen Lasche, die durch die vertikale Öffnung der gegenüberliegenden Klappe passt.

Die Markierungen der beiden oben genannten Arten für das Jahr 1907 werden mit der Lasche, die bereits in den vertikalen Schlitz eingesetzt und durch den Abdruck eines konkav-konvexen Stempels verschlossen ist, in den Verkauf gebracht. Auf der konvexen Seite steht die Legende: «Tassa velocipedi 1907» und auf der konkaven Seite ist das königliche Wappen eingraviert.

Die Lasche mit dem Verschlussstempel, der die Unversehrtheit der Genehmigung garantiert, muss von den Gemeinden beim Verkauf der Genehmigung selbst abgeschnitten werden.» [LINK]

1907: Radfahrer-Bund führt Haftpflichtversicherung ein

Als Wegbereiter führt der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB bereits 1907 die erste freiwillige Haftpflichtversicherung für Radfahrer ein. Die jährliche Prämie beträgt 80 Rappen pro Mitglied [LINK]. Doch die Mühlen der Gesetzgeber mahlen wesentlich langsamer.

1907 LU: 4000 Veloschilder werden eingezogen

09.01.1907

Am 9. Januar 1907 informiert das Polizei-Kontroll-Bureau das Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern darüber, dass die ältesten Veloschilder mit den Nummern 1 – 4000 ausser Gebrauch erklärt werden. Begründet wird diese Massnahme damit, dass diese 4000 Veloschilder fast ausnahmslos defekt geworden sind und deshalb eine richtige Kontrolle verunmöglichen. Die Radfahrer müssen die Schilder durch neue ersetzen lassen [DOKUMENT]. Bei diesen Veloschildern handelt es sich um einen ersten Teil der ab 1896 ausgegebenen Fahrradkennzeichen, welche noch kein kantonales Wappen haben und vorne am Velo befestigt wurden [DOKUMENT].

Ausserdem wird in diesem Schreiben beklagt: «*dass viele Radfahrer die Veloschilder veräussern und denn solche Nummern, weil ausser Kontrolle gesetzt, unberechtigt und taxenfrei gebraucht werden. Öfters wird einberichtet, man fahre nicht mehr, nach ein oder zwei Jahren wird aber wieder geradelt ohne den Gebrauch anzuzeigen und die Taxen zu bezahlen. Diesem Unfuge könnte gesteuert werden, wenn die Radfahrer für das Jahr, für welches dieselben keine Taxen bezahlen wollen zufolge Nichtgebrauches, die Nummern hier deponieren müssten. Entweder Zahlen oder Nummern deponieren, dann könnte mit einiger Sicherheit angenommen werden, dass nicht Missbrauch getrieben wird.*»

1907: Das Militär-Kontrollschild im ausserdienstlichen Gebrauch

15.01.1907

Am 15. Januar 1907 treten die überarbeiteten «Vorschriften über Stellung, Requisition und Miete von Rädern und Motorrädern» in Kraft. Artikel 3 regelt nun erstmals, dass das Armee-Kennzeichen auch ausserhalb des Militärdienstes am Velo bleibt: «*An den Normalrädern ist die Jahrzahl der Fabrikation und die Herkunft ersichtlich. Die Normalräder eingeteilter Radfahrer tragen im Militärdienst und beim ausserdienstlichen Gebrauch den Eidgenössischen Kontrollschild mit fortlaufender Kontrollnummer. Diese Kontrollnummer wird in das Dienstbüchlein des Radfahrers und in die Räder-Kontrolle eingetragen. Das Dienstbüchlein ist mit dem Gesuch um Ersatz oder Abgabe eines Rades einzusenden*.»

Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 277 ff).

Damit soll nun auch abschliessend geklärt werden, dass die Radfahrer von den Taxen und Gebühren der Kantone befreit sind. Doch kommt diese Absicht hier nicht schwarz auf weiss zum Ausdruck, weshalb das in der Praxis trotz allem vielerorts auch noch immer nicht so verstanden wird.

1908: Das Militär-Kontrollschild befreit von Steuern und Gebühren

06.04.1908

Nachdem der Bundesrat am 15. Januar 1907 geregelt hat, dass das Armee-Kennzeichen auch ausserhalb des Militärdienstes am Velo bleibt, scheint noch immer nicht in allen Kantonen klar zu sein, was das bezüglich der Erhebung von Taxen und Gebühren bedeutet. Um diesen Sachverhalt nun endlich und ausdrücklich klarzustellen, wendet sich der Bundesrat am 6. April 1908 nochmals mit einem Kreisschreiben «betreffend das Verbot der Besteuerung der militärischen Zwecken dienenden Fahrräder und Automobile» an die Kantone:

«*Getreue, liebe Eidgenossen!*

Artikel 165 der Militärorganisation vom 12. April 1907 bestimmt, dass die Diensträder der Radfahrer und, solange sie für militärische Zwecke verwendet werden, die Automobile nicht mit kantonalen Steuern oder Gebühren belegt werden dürfen.

Diese Vorschrift scheint nicht überall richtig beobachtet zu werden, indem noch die Ansicht vorkommt, dass die Besteuerung besagter Fahrräder und Automobile nur während des Militärdienstes untersagt sei. Eine solche Beschränkung widerspricht jedoch sowohl dem Wortlaute als auch dem Sinne des eingangs zitierten Artikels. Die Militärfahrräder gehören übrigens zum grösseren Teil dem Bunde an. In Bezug auf das zu militärischen Zwecken bestimmte Eigentum des Bundes wird in Artikel 164 der Militärorganisation besonders verordnet, dass dasselbe mit keinerlei kantonalen oder Gemeinde-steuern belastet werden darf. Dieses Verbot erstreckt sich natürlich auch auf das in Händen der Wehrmänner befindliche eidgenössische Material.

Wir erwarten nun, dass in Ihrem Kantone, falls es nicht bereits geschehen sein sollte, die Diensträder der Radfahrer und, solange sie für militärische Zwecke verwendet werden, die Automobile fort-während von jeglicher kantonaler und kommunaler Besteuerung, also auch von der Erhebung von Kontrollgebühren, ausgenommen werden.

Wir benützen den Anlass, um Sie, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns in Gottes Machtschutz zu empfehlen» [LINK].

Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 375).

Mit dieser erneuten Intervention des Bundesrats scheint die Message bezüglich der Behandlung der Militär-Fahrräder und der Bedeutung ihrer Kennzeichen, über 16 Jahre nach Einführung der Rad-fahrerabteilungen in der Schweizer Armee, nun endlich im hintersten und letzten Winkel der Schweiz angekommen zu sein. Doch der Schein trügt …

1909: Radfahrer-Bund fordert Bundesgesetz

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Auf nationaler Ebene forderte der Schweizerische Radfahrerbund SRB bereits 1909 «angesichts der raschen Entwicklung des Automobil- und Fahrradverkehrs der letzten Jahre des verflossenen Jahr-hunderts» und «in Anbetracht der Tatsache, dass die kantonalen und lokalen Verordnungen über den Strassenverkehr den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen» ein allgemeines Bundesgesetz für den Strassenverkehr, das «in seiner Anwendung auf alle Fahrzeuge und auch auf die Fussgänger ausgedehnt werden müsse».

Nicht ganz unverschuldet müssen die Radfahrerverbände weitere 24 Jahre auf das gewünschte Bundesgesetz warten, welches am 1. Januar 1933 in Kraft tritt und hier noch einiges zu berichten geben wird.

1909 LU: Zieht weitere 4000 Velonummern aus dem Verkehr

16.12.1908

Aus dem Schreiben der Kantonspolizei Luzern vom 16. Dezember 1908 an das Polizeikommando geht hervor, dass das kantonale Militär- und Polizeidepartement die Zustimmung zum Einzug von weiteren 4000 Velonummern (Nummern 4000-8000) gegeben hat. Ab dem 1. Januar 1909 sollen diese Fahr-radkennzeichen eingezogen und durch neue ersetzt werden [DOKUMENT].

Eigentlich geht es in diesem Brief um die Publikation dieser Massnahme im Kantonsblatt. Aus heutiger Sicht sind jedoch andere Informationen dieses Schreibens weitaus interessanter. Denn es lassen sich daraus verschiedenste Schlüsse ziehen:

- Bei dieser Massnahme handelt es sich um die Weiterführung der Aktion aus dem Jahr 1907, mit welcher bereits die ältesten 4000 «Veloschilder» eingezogen wurden [DOKUMENT].
- Es wird in Klammern erwähnt, dass die zweiten 4000 Schilder kein Kantonswappen tragen. Daraus können wir schliessen, dass sämtliche der 8000 eingezogenen Schilder ohne Kantonswappen ausgegeben wurden.
- Begründet wird der Einzug der Velonummern mit Bezug auf die fehlenden Kantonswappen: «um eine Gleichheit herbeizuführen». Die Gleichheit in diesem Sinne ist also hergestellt, wenn sämtliche Fahrradkennzeichen ein Kantonswappen tragen.
- Im Zusammenhang mit der ersten Aktion lässt sich mit Sicherheit sagen, dass es sich bei diesen 8000 um die ältesten im Kanton Luzern ausgegebenen Fahrradkennzeichen handelt. Im Kanton Luzern wurden die Fahrradschilder per 1. Mai 1896 eingeführt [DOKUMENT]. Die damalige Verordnung beschreibt, dass die Nummer in deutlich sichtbarer Weise nach vorne, an der Steuerung des Fahrrads anzubringen ist. D.h. bei den eingezogenen 8000 Kennzeichen handelt es sich um Velonummern im Primär-Design, welche vorne am Fahrrad befestigt wurden.
- Da mit dem Einzug (Einrückung) dieser insgesamt 8000 Velonummern die geforderte Gleichheit hergestellt ist, können wir davon ausgehen, dass damit der gesamte Bestand der vorne zu montierenden Fahrradkennzeichen (ohne Wappen) ersetzt wurde.
- Ausserdem wird in diesem Schreiben vermerkt, dass auch defekte «Konkordatsnummern» ersetzt werden sollen. Diese wurden in Luzern mit Wirkung ab 21. März 1903 eingeführt [DOKUMENT], werden nun hinten am Velo befestigt und haben mit Sicherheit das vorgeschriebene kantonale Abzeichen, gemäss Artikel 19 des Konkordats: «*Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen …*». Deshalb können wir wiederum davon ausgehen, dass die erwähnten Konkordatsnummern direkt auf die eingezogenen Nummern ohne Wappen folgen, welche parallel zu den Konkordatsschildern noch bis Anfang 1909 in Gebrauch waren.
- Da diese 8000 Velonummern noch kein Kantonswappen tragen, bedeutet das wiederum, dass diese nicht den Vorschriften des ersten Konkordats vom 13. Juni 1904 entsprechen: «*Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen*» [DOKUMENT]. D.h. diese Kontrollschilder waren, seit 1903, entgegen dieser Vorschrift, noch über vier Jahre, parallel zu den neuen Konkordats-Kennzeichen im Verkehr. Damit handelt es sich bei der «Herbeiführung der Gleichheit» weniger um einen ästhetischen Anspruch, sondern vielmehr um das Erfordernis, (endlich) den Vorschriften des Konkordats nachzukommen.
- Damit sind die Kennzeichen, welche 1909 aus dem Verkehr gezogen werden auch die letzten Velonummern im Primär-Design, welche in der Schweiz noch im Verkehr waren.
- Wie diese Konkordatsnummern in Luzern aussehen, zeigt die Zusammenstellung des Bundes über die Fahrradkennzeichen aller Kantone aus dem Jahr 1908 [DOKUMENT].
- Dass diese 8000 Fahrradkennzeichen zum Umtausch (Einrückung) eingezogen wurden, erklärt auch, weshalb diese Velonummern im Primär-Design kaum mehr auffindbar sind. Denn im Unterschied zu diesen beiden «Rückruf-Aktionen» müssen später z.B. alte Velonummern ohne Jahrgang bei der Einführung der Schilder mit Jahrgang nicht zwingend abgegeben werden.

Diese neuen Erkenntnisse haben wesentlich dazu beigetragen, die Datierung der ältesten Fahrradkennzeichen aus dem Kanton Luzern genauer bestimmen zu können.

1909: Das "Kupfer-Jahr"

Das für die Herstellung von Fahrradkennzeichen am seltensten verwendete und wohl auch teuerste Material ist Kupfer. Nur die Kantone Fribourg, Genève, Neuchâtel, Vaud und Valais (Wallis), welche im Jahr 1906 ein gemeinsames Eisen-Design lancieren, geben im Jahr 1909 je einen einzigen Jahrgang aus Kupfer im Breitformat aus [BILD]. Also eine absolute Rarität.

Was der Grund für diesen Luxus ist, können wir nur vermuten. In den fünf Kantonen haben die Velonummern bereits ab 1906 jedes Jahr eine andere Farbe. Möglicherweise war es günstiger oder einfacher, das Schild aus einem Metall einer anderen Farbe herzustellen, als die Farbe mit einer Lackierung aufzutragen. Dementsprechend wird das Kennzeichen für das Jahr 1909, am 19. Januar 1909 im Artikel des «Journal d'Yverdon» mit «couleur mordorée» (Goldbraun) angekündigt [DOKUMENT]. Dass es sich beim verwendeten Material um Kupfer handelt, wird allerdings nicht erwähnt. Nach dem gelb lackierten Kennzeichen aus dem Jahr 1906 und der rot lackierten Nummer für das Jahr 1907 wurde bereits im Jahr 1908 ein Metall-Schild ohne Lackierung ausgegeben. Die Farbe des blanken Metalls wird am 18. Dezember 1907 in einem Artikel des «Journal de Payerne» als «vieil argent» (Altsilber) bezeichnet.

1909 ZH: Analyse zur Vorbereitung einer grossen Systemumstellung

16.07.1909

Am 16. Juli 1909 erstellt das Automobilkontroll-Bureau zuhanden der Direktion der Justiz und Polizei des Kantons Zürich eine über dreiseitige Analyse, welche die Grundlage einer tiefgreifenden Umstellung des Fahrradkennzeichen-Systems bilden wird [DOKUMENT].

Ausgelöst wird die Auslegeordnung durch ein Schreiben vom 29. Juni 1909, mit welchem das Kommando der Kantonspolizei auf Mängel der gegenwärtigen Velokontrolle hinweist und Vorschläge für ein neues Kontrollsystem macht. Der Analyse der Automobilkontrolle ist unter anderem zu entnehmen, dass:

- Es eine Scheu vor fünfstelligen Ziffern gibt und wie diese im Jahr 1902, zumindest teilweise überwunden wurde, als es die Kantonspolizei bei der Einführung kantonaler Velonummern als billig erachtete, von der Stadt (welche vor dem Kanton Velonummern eingeführt hatte) Restbestände mit den Nummern 13200 bis 14000 zu übernehmen.
- Alleine im Stadtbezirk Zürich bisher 22'000 Nummerntafeln ausgegeben wurden, wovon zurzeit lediglich 16'000 registriert sind.
- In den übrigen Bezirken bisher weitere 24'000 Velonummern ausgegeben wurden, wovon zurzeit 16'800 registriert sind.
- Das bestehende Kontrollsystem wegen der Unfähigkeit des Publikums und auch der Polizisten, sich gleichzeitig eine vierstellige Zahl und eine Schildform bzw. eine weitere Ziffer zu merken, nicht immer nach Wunsch funktioniert.
- Es abzuwägen gilt, ob man in jedem Bezirk mit der Nummerierung bei «1» beginnt oder ein übergreifendes Nummerierungssystem einführt, bei welchem es im Kanton jede Nummer nur einmal gibt. Dazu wird das Beispiel der Westschweiz angeführt, wo im Jahr 1906 sogar fünf verschiedene Kantone ein gemeinsames Nummerierungssystem eingeführt haben.

- Die Kostenfrage nicht die Rolle spiele, welche ihr die Kantonspolizei zuschreibt.
- Sich für den System-Übergang ein abgestuftes Preis-Modell gestalten liesse.
- Es bereits im Jahr 1910 eine gute Gelegenheit für eine System-Umstellung gibt, da der Bezirk Winterthur dann bereits das Kennzeichen mit der Nummer 9999 ausgeben wird.

Ob bzw. auf welches Datum ein Systemwechsel vollzogen wird, bleibt zunächst unklar.

1909 ZH: Kanton Zürich schreibt Auftrag für Emaille-Schilder aus

01.11.1909

Auf Basis der am 16. Juli 1909 durch das Automobilkontroll-Bureau zuhanden der Direktion der Justiz und Polizei des Kantons Zürich erstellten Analyse, wurden inzwischen offenbar konkrete Entscheidungen getroffen. Diese gehen soweit, dass am 1. November 1909 in der Neuen Zürcher Zeitung NZZ eine öffentliche Ausschreibung für die Herstellung von rund 40'000 Velonummernschilder aus Emaille erfolgt: «Die Schilder sind zu erstellen aus 1 ¼ mm dickem Eisenblech, bombiert, Untergrund und Zahl emailliert» [DOKUMENT]. Damit ist nun (Stand Juli 2024) auch belegt, dass der Kanton Zürich bereits ab dem Jahr 1910 emaillierte Fahrradkennzeichen ausgegeben hat. Noch nicht geklärt ist zu diesem Zeitpunkt jedoch die Frage, wie die Schilder für die Jahre 1910 bis 1913 ausgesehen haben.

Den Zuschlag für die Produktion dieser Emaille-Schilder erhält die Metallwarenfabrik AG Zug. Diese Vergabe geht u.a. auch aus einem Verzeichnis der Kanzlei der Justiz- und Polizei-Direktion des Kantons Zürich hervor, in welchem für das Jahr 1910 der Eintrag «Velonummerntafeln neues System; Metallw.fabrik Zug A.G. in Zug» zu finden ist [DOKUMENT].

1909 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (4. und letzte Periode)

22.12.1909

Mit der "Verordnung betreffend das Radfahren und den Verkehr mit Motorfuhrwerken" aus dem Kanton Basel-Stadt, vom 13. Oktober 1900 wurde in der Schweiz zum ersten Mal die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen definiert. Basel legt die erste Periode von 1901 bis 1903 auf drei Jahre fest [DOKUMENT]. Diese Kadenz wird auch von einigen anderen Kantonen übernommen.

Am 2. Juli 1904 schliesst sich der Kanton Basel-Stadt mit der Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr dem Konkordat an. Mit dieser Verordnung wird die dreijährige Gültigkeitsdauer der Velonummern für die zweite Periode von 1904 bis 1906 verlängert [DOKUMENT].

Mit der Verordnung vom 22. Dezember 1909 wird die dreijährige Gültigkeitsdauer für die vierte Periode von 1910 bis 1912 fortgeschrieben [DOKUMENT]. Aufgrund unserer Sammlung können wir davon ausgehen, dass es zum Abschluss der dreijährigen Gültigkeitsdauer noch eine 5. Periode von 1913 bis 1915 gibt. Denn für das Jahr 1916 gibt es (zumindest gemäss unserer Sammlung) vermutlich das erste Fahrradkennzeichen mit Jahrgang [BILD].

1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Emaille-Schilder per 1910

30.12.1909

Nach der öffentlichen Ausschreibung für die Herstellung von rund 40'000 Velonummernschilder aus Emaille am 1. November 1909 wird nun klar, wie tiefgreifend der mit der Einführung der neuen Kenn-

zeichen verbundene Systemwechsel sein wird. Die Umstellung wirkt sich auf vier verschiedenen Ebenen aus:

- Umstellung von mehrjährigen Kennzeichen auf Velonummern mit einjähriger Gültigkeit.
- Umstellung von Kennzeichen im Pionier-Design auf emaillierte Schilder aus massivem Stahlblech.
- Umstellung von einem separaten Nummerierungssystem für jeden der 11 Bezirke auf eine fortlaufende Nummerierung über 9 Bezirke und je einen separaten Nummernkreis mit einem Zusatzbuchstaben für die Städte Zürich (Z) und Winterthur (W).
- Einführung eines schweizweit einzigartigen Wiederverwendungs-Systems, mit welchem die Kennzeichen des Vorjahres zurückgenommen, eingelagert und in späteren Jahren dieselben Schilder erneut ausgegeben werden, was bald zu Problemen führen wird.

Am 30. Dezember 1909 informiert die Direktion der Justiz und Polizei in der Neuen Zürcher Zeitung NZZ über eine Verfügung, gemäss welcher im Kanton Zürich ab dem Jahr 1910 ein neues Fahrrad-kennzeichen-System eingeführt wird [DOKUMENT]:

Die Direktion der Justiz und Polizei hat folgende Vorschrift über die Abgabe von Kontrollschildern für Fahrräder erlassen:

> *1. Die bisherigen Kontrollschilder für den Gebrauch von Fahrrädern auf öffentlichen Strassen werden mit dem 31. Dezember 1909 ausser Kraft gesetzt.*
> *2. Für das Jahr 1910 müssen neue Schilder bezogen werden (Zürcher Kantonswappen mit schwarzer Zahl). Die Schilder der Bezirke Zürich und Winterthur nummerieren je von 1 an und tragen ferner ein „Z“ beziehungsweise „W“.*
> *3. Die Zuteilung der Nummern an die verschiedenen Bezirke ist grundsätzlich folgende:*

Bezirke:	**Nummer:**	
Zürich	1- …	mit Buchstaben „Z“
Winterthur	1- …	mit Buchstaben „W“
Affoltern	1-1100	ohne weitere Bezeichnung
Horgen	1101-3400	ohne weitere Bezeichnung
Meilen	3401-4800	ohne weitere Bezeichnung
Hinwil	4801-6900	ohne weitere Bezeichnung
Uster	6901-9000	ohne weitere Bezeichnung
Pfäffikon	9001-10500	ohne weitere Bezeichnung
Andelfingen	10501-11900	ohne weitere Bezeichnung
Bülach	11901-13800	ohne weitere Bezeichnung
Dielsdorf	13801-	ohne weitere Bezeichnung

> *4. Die Kontrollschilder werden den Radfahrern zum Selbstkostenpreis von 30 Rp. verabfolgt. Wer nach gemachtem Gebrauch das für 1910 gültige Schild in unversehrtem Zustande zurückgibt, erhält dafür 10 Rp. Rückvergütung.*
> *5. Diejenigen Radfahrer, welche für 1909 neue Schilder bezogen haben, erhalten das Schild für das Jahr 1910 unentgeltlich;*
> *6. Diese Verfügung tritt mit dem Jahr 1910 in Kraft.*

Hier wird für die Zuteilung der Nummerierung gegenüber bisher ein völlig neues Ordnungssystem definiert. Dieses entspricht exakt jenem, das ab dem Jahr 1914 für die Ausgabe der Emaille-Schilder bereits offiziell dokumentiert ist [DOKUMENT].

1909: Das "Primär-Design" (Ende)

Das Primär-Design ist in der Regel lediglich mit einer von beiden Seiten lesbaren Kontrollnummer gekennzeichnet [BILD]. Das Kennzeichen wird vorne am Velo befestigt. Eine Ausnahme bilden z.B. die letzten Velonummern im Primär-Design des Kantons Luzern. Die dort verwendeten, späteren Nummerntafeln tragen nebst der Nummer auch einen eingravierten Schriftzug «KANTON LUZERN» [BILD] oder die «Nummer» aus der Stadt Winterthur mit der Gravur «WINTERTHUR» [BILD].

Mit dem ersten Konkordat vom 13. Juni 1904 wird das Primär-Design offiziell abgeschafft: «*Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen*» [DOKUMENT]

Trotzdem bleiben Velonummern im Primär-Design bis zum Abschluss einer grossen Umtauschaktion im Kanton Luzern bis Anfang 1909 im Verkehr [DOKUMENT]. D.h. diese Kontrollschilder waren, entgegen den Vorschriften des Konkordats, noch über vier Jahre, parallel zu den neuen Konkordats-Kennzeichen in Gebrauch. Damit sind diese Luzerner Kennzeichen auch die letzten Velonummern im Primär-Design, welche in der Schweiz noch im Verkehr waren.

Da die meisten Kantone erst nach 1903, im Rahmen des ersten Konkordats mit der Ausgabe von Fahrradkennzeichen beginnen, wird das Primär-Design dort gar nie verwendet.

1910: Die Metallwarenfabrik Zug AG und die Emaille-Schilder

Wie weiter oben beschrieben, stellt die Metallwarenfabrik Zug AG ab dem Jahr 1910 (Stand Juli 2024) für den Kanton Zürich die Fahrradkennzeichen aus emailliertem Stahlblech her. Allerdings ist der Kanton Zürich nicht der einzige Auftraggeber. Denn in Sachen Emaille-Schilder spielt die Metallwarenfabrik Zug die zentrale Rolle. Wir gehen davon aus, dass sie in den Jahren 1900 bis 1933 für rund ein Dutzend Kantone mehrere hunderttausend Fahrradkennzeichen aus Emaille hergestellt hat (Aargau, Appenzell Innerroden, Basel-Land, Basel-Stadt, Luzern, Obwalden, Schaffhausen, Solothurn, Schwyz, Thurgau, Uri, Zug und Zürich) [BILDER].

Am meisten Informationen haben wir bisher über die Produktion für den Kanton Zürich gefunden. Einem handgeschriebenen Verzeichnis der ersten Nummerntafeln des Kantons [DOKUMENT] ist zu entnehmen, dass es seit der ersten Ausgabe von Fahrradkennzeichen im Jahr 1902 bis im Jahr 1909 zwei Hersteller gibt, welche den Kanton Zürich mit Velonummern beliefern; die Firma Daubenmeier und Meyer in Zürich sowie die Firma Isler in Winterthur. Für die Produktion der Velonummerntafeln des Jahres 1910 wird erstmals und ausschliesslich die Metallwarenfabrik AG Zug (heute: Metall Zug AG bzw. V-Zug Ltd) genannt. In selbem Zusammenhang wird auch erstmals ein «neues System» erwähnt, welches von der Metallwarenfabrik AG Zug hergestellt wird. Dabei handelt es sich um die Emaille-Schilder, denn die Metallwarenfabrik AG Zug hat gemäss dem Verzeichnis nie Kennzeichen aus einfachem Stahlblech nach Zürich geliefert.

Mit der Umstellung auf Emaille entfällt im vorliegenden Verzeichnis auch die Gruppierung der Nummernkreise nach Bezirken. Auch fehlen nun Angaben über die Anzahl der gelieferten Kennzeichen. Es muss angenommen werden, dass das «neue System» nun auch in einem anderen Verzeichnis dokumentiert wird; vermutlich der Übergang zur gedruckten Dokumentation, welche uns erst ab dem Jahr 1914 vorliegt [DOKUMENT]. Auch für das Jahr 1911 wird bei der Metallwarenfabrik AG Zug ein «neues Modell» bestellt, was das jährliche Alternieren der zu diesem Zeitpunkt drei verschiedenen Formen der Emaille-Schilder bestätigt. Ein ähnlicher Eintrag zum Modellwechsel findet

sich auch für das Jahr 1912. Anschliessend verlieren sich in diesem handschriftlichen Verzeichnis die Spuren der Fahrradkennzeichen.

Auch aus dem Protokoll des Regierungsrats vom 15. Juli 1914 geht im Zusammenhang mit der Beschreibung des Wiederverwendungs-Systems und der Berechnung des Bedarfs hervor, dass die Metallwarenfabrik AG Zug ab 1910 sämtliche Emaille-Schilder für den Kanton Zürich herstellt. Im selben Protokoll wird ausserdem detailliert beschrieben, wie das schweizweit einzigartige Wiederverwendungs-System funktioniert. Zu den künftigen Bestellungen wird ausgeführt: «*Legt man den Bedarf an Velotafeln seit 1910 zu Grunde und berücksichtigt, dass die Zahl der Fahrräder in den nächsten Jahren ungefähr im gleichen Masse wie bis anhin zunehmen werde, so dürfte: a) von den bisherigen Modellen, welche nur insoweit neu fabriziert werden müssen, als die schon ausgegebenen und in Verkehr gestandenen Tafeln nicht mehr zurückgebracht werden oder nicht mehr brauchbar sind, für die Jahre 1918 und 1920 eine ergänzende Auflage von je zirka 20,000 bis 24,000 Stück genügen …*» [DOKUMENT].

Mit welchen Mengen an Emaille-Schilder wir es zutun haben, geht aus einem Schreiben der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Zürich (MFK) vom 24. Juli 1923 hervor. Für das Jahr 1924 werden tatsächlich gegen 90'000 Velonummern benötigt. Allerdings verfügt man über immense dezentrale Lager: «*Das Lager an Emaille-Kontrollschildern bei den Statthalterämtern geht in die hunderttausende*» [DOKUMENT]. Aus diesem Grund müssen für das Jahr 1924 lediglich rund 45'000 neue Kennzeichen hergestellt werden.

Um Informationen über die Emaille-Schilder-Produktion für andere Kantone zu erhalten, nehmen wir mit der V-Zug Ltd Kontakt auf. Am 5. April 2024 teilt man uns per E-Mail mit: «… *dass alle Unterlagen aus dem Archiv, die älter sind als 1976, dem Staatsarchiv zu wissenschaftlichen Zwecken übergeben wurden*». Gemeint ist das Staatsarchiv des Kantons Zug. Dort ergeben die Abklärungen im Mai 2024, dass in den vorhandenen Unterlagen erstaunlicherweise praktisch keine Informationen zur Produktion von Emaille-Kennzeichen für Fahrräder vorhanden sind. Danach wenden wir uns an den Historiker Renato Morosoli, welcher für die Überführung der Bestände der Metallwarenfabrik AG Zug ins Staatsarchiv des Kantons Zug zuständig war.

Am 29. Mai 2024 schreibt uns Renato Morosoli per E-Mail: «*Mit der Metallwarenfabrik Zug habe ich mich schon öfters intensiv befasst, zuletzt für einen Artikel zur Fabrikgeschichte vor, während und nach dem Ersten Weltkrieg. Ich habe auch den Archivbestand ins Staatsarchiv übernommen, der mit ca. 18 Laufmetern recht gross ist. Legt man ihn jedoch auf die ca. 100 Jahre um, die er abdeckt, ergibt sich pro Jahr nur ein geringer Umfang, der gewiss nicht das einst vorhandene Material abdeckt. Archiviert wurden offenbar nur Unterlagen wie Protokolle, Jahrrechnungen, Reglemente, Kataloge, Pläne und Fotografien, die man für besonders wichtig hielt – was sie auch sind – nicht aber die massenhaften seriellen Unterlagen zu Ankauf, Produktion und Verkauf.*

Für meinen Artikel, in dem ich auch die Produktion der Stahlhelme für die Schweizer Armee darstellte, suchte ich genau solche Unterlagen, nach denen auch Sie suchen, also Auftragslisten oder Produktionsstatistiken, wurde aber nur beim Besteller, der Armee, fündig (Akten im Bundesarchiv zur Helmbeschaffung). Immerhin fand ich in meinen Quellennotizen zum Protokoll des Verwaltungsrats-Ausschusses der Metallwarenfabrik Zug (Prot. VRA MZ) zwei Erwähnungen von grossen Velonummern-Aufträgen 1916 und 1924, die ich Ihnen im Anhang zustelle. Mehr dürfte im Firmenarchiv nicht zu finden sein. Ich nehme an, dass die ganzen Auftragsbücher, Korrespondenzserien und Rechnungen spätestens bei der Schliessung der Metallwarenfabrik in den 1970er Jahren kassiert worden sind. Mehr könnte bei den Bestellern, den Kantonen, zu finden sein.»

D.h. die von uns gesuchten Informationen zur Bestimmung, welche Kennzeichen-Form für welches Jahr bzw. für welche Jahre gültig war, lassen sich bestenfalls noch in den rund 12 Archiven der betreffenden Kantone finden. Denn bezüglich der verwendeten Formen und Jahre kann leider nicht von einem auf andere Kantone geschlossen werden, da sich dazu, mit Ausnahme der Westschweiz, jeder Kanton seine eigene Logik zurechtgelegt hat. Dasselbe gilt im Übrigen auch für jene Kantone, die keine Emaille-Schilder ausgegeben haben. Auch dort ist die Bestimmung der Jahrgänge, teilweise bis in die 1920-er Jahre, grösstenteils unklar. Es bleibt viel zu tun …

1910 UR und SZ: Bundesrat befasst sich mit Verkehrs-Konflikt in Ur-Kantonen

14.01.1910

Am 25. Oktober 1909 wendet sich der Regierungsrat des Kantons Uri mit einer Beschwerde gegen die Polizeiorgane des Kantons Schwyz an den Bundesrat. Ausgangssituation ist, dass der Kanton Uri, im Gegensatz zum Kanton Schwyz, einer jener drei Kantone ist, die dem "Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" vom 13. Juni 1904 [DOKUMENT] nicht beigetreten sind. Daraus ergibt sich nun im «Grenzverkehr» der beiden Kantone ein veritabler Konflikt. Die Urner Auto-, Motorrad- und Velofahrer fühlen sich von der Schwyzer Polizei belästigt und schikaniert. Man fühlt sich schlechter behandelt als ausländische Verkehrsteilnehmende, beruft sich auf die Bundesverfassung und spricht von einem Eingriff in die Souveränität des Kantons Uri.

Übergeordnet geht es um die Auslegung des Konkordates und darum, dass im Kanton Uri weder Autos, Motorräder noch Fahrräder Kontrollnummern haben. Als besonders erschwerend kommt im Konflikt hinzu, dass es eine einzige Strasse von Uri in die übrige Schweiz gibt; diese führt über Schwyzer Territorium. Diese Strasse wird nun offenbar von der Schwyzer Polizei regelmässig kontrolliert. Jeder Verkehrsteilnehmer, der ohne Kontrollschild angetroffen wird, muss ein Schwyzer Kontrollschild lösen. Darin sehen die Schwyzer Organe nicht nur eine Einnahmequelle, sondern auch ihre Pflicht, die Vorschriften des Konkordats umzusetzen. Diese Pflicht wird unter anderem in folgenden zwei Artikeln verortet:

- *Art. 4. Jedes Motorfahrzeug muss mit zwei Schilden versehen sein, welche die Ordnungsnummer, sowie das kantonale Wappen tragen.*
- *Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein.*

Weshalb sich Uri bisher gegen einen Beitritt zum Konkordat entschieden hat, geht aus dem Protokoll nicht hervor.

Der Bundesrat lässt beide Seiten ausführlich zu Wort kommen, sieht sich jedoch in dieser Sache nicht zuständig: «*Aber weder dieses Konkordat, noch die Bundesverfassung verleiht dem Bundesrate die Befugnis, Streitigkeiten über dessen Anwendung zu beurteilen, noch die Beziehungen zwischen Konkordats- und Nichtkonkordatskantonen zu regeln*». Der richtige Weg wäre nach Meinung des Bundesrats: «*das eines staatsrechtlichen Rekurses an das Bundesgericht*». Trotzdem gibt er dem Regierungsrat des Kantons Uri abschliessend seine ernüchternde Einschätzung der Situation mit auf den Weg:

«*Aber selbst auf dem Boden des Konkordates erscheint die Beschwerde der Regierung des Kantons Uri nicht begründet; der Art. 5 des Konkordates lautet:*

Die das Gebiet der Konkordatskantone nur durchfahrenden Fremden (Ausländer) sind weder zur Entrichtung der Gebühr, noch zum Tragen des Nummernschildes verpflichtet, immerhin unter der

Bedingung, dass sie eine vom Staate, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung mit sich führen, und dass von diesem Staate Gegenrecht geleistet werde.

Am 6. Februar 1905 nahm die III. Konferenz der Konkordatskantone zur Interpretation des Konkordats folgende Resolutionen an:

"Die Automobilfahrer der Nicht-Konkordatskantone sind nach Art. 5 " zu behandeln. Sie geniessen das Recht, in den Konkordatskantonen zu fahren, wenn sie entweder durch eine Bewilligung aus einem Konkordatskanton oder durch eine Bewilligung aus ihrem Wohnsitzkanton sich darüber ausweisen, dass sie die im Konkordat verlangte Sicherheit bieten, respektive Kontrolle durchmachten. Velofahrer aus Kantonen, die dem Konkordate nicht angehören, haben, um das Gebiet des Konkordats zu befahren, in einem der Konkordatskantone Schild und Ausweiskarte zu beziehen."

Da aus der Beschwerde nicht hervorgeht, dass der Kanton Uri den auf seinem Gebiet domizilierten Automobilisten Bewilligungen ausstellt, die den in vorstehender Resolution aufgestellten Bedingungen entsprechen, so erfüllt der Kanton Schwyz nur die Vorschriften des Konkordats, indem er die urnerischen Automobilisten und Radfahrer anhält, sich Schilde und Ausweiskarten von einem Konkordatskanton zu verschaffen, um das Konkordatsgebiet frei befahren zu können,

beschlossen:

Auf die vorliegende Beschwerde des Regierungsrates von Uri, vom 25. Oktober 1909, wird nicht eingetreten.»

Damit erübrigt sich jeder weitere Kommentar.

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

1911 ZH: Wird aus Gebühren allmählich eine Steuer?

09.02.1911

Nachdem bereits im Jahr 1902 das Bundesgericht in Zusammenhang mit der Besteuerung von Fahrrädern im Kanton Zürich angerufen wurde, berichtet die «Neue Zürcher Zeitung» in ihrer Ausgabe vom 9. Februar 1911, dass im Zürcher Kantonsrat die Aufhebung oder Reduktion der Fahrradtaxe diskutiert wurde. Dabei erklärt Kantonsrat Dr. Wettstein, dass aus der früheren Gebühr allmählich eine Steuer geworden sei. Regierungsrat Robert Haab verspricht, die Frage zu prüfen, stellt jedoch gleichzeitig fest, dass eine Reduktion oder Aufhebung der Taxe für das laufende Jahr schon deshalb absolut nicht möglich gewesen wäre, da sich daraus ein Einnahmeausfall von ca. CHF 90'000 ergeben hätte [LINK, Seite 1].

Die Diskussion im Zürcher Kantonsrat macht deutlich, wie die Begriffe «Gebühren, Taxen und Steuern» immer wieder, absichtlich und unabsichtlich, vermischt werden sowie einige Kantone die Velo-Gebühren, ohne entsprechende Grundlage in ihrem Steuergesetz, zu einer für den Staatshaushalt unverzichtbaren Steuer ausbauen.

Die Sache ist (wie die Geschichte zeigen wird) durchaus brisant, doch die zitierten CHF 90'000 als Steuer zu bezeichnen ist falsch. Gemäss der «Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf dem Gebiete des Kantons Zürich», vom 16. Februar 1903, sieht Artikel 38 für Fahrräder eine jährliche Gebühr von CHF 3.00 vor. Speziell hervorgehoben wird dabei, dass die Nummerntafel zum Selbstkostenpreis geliefert wird [DOKUMENT]. Bei der Festlegung dieser Gebühr

stützt sich obige Verordnung auf die «Gebührenverordnung für die Verwaltungsbehörden» vom 17. Juni 1901, Artikel 2, Absatz 11:

> *«§ 2. Im Weitern sind für die Inanspruchnahme der Tätigkeit von Verwaltungsbehörden und -Beamten, mit Ausnahme des Verkehrs zwischen Amtsstellen, folgende Gebühren zu entrichten: 11. für polizeiliche Bewilligungen, für die nicht bereits eine Staatsgebühr festgesetzt ist: Fr. 2 – 50» [LINK].*

Also handelt es sich eindeutig um eine Gebühr (Abgeltung einer erbrachten Leistung), hier für «Kontrollbeamte, Ausweiskarte und Nummerntafel», also nicht um eine Steuer. Nun könnte man vielleicht vermuten, dass der Grossteil der Gebühr für die Herstellung der Velonummer benötigt wurde. 1911 gibt der Kanton Zürich ein mächtiges 11 x 8.3 cm grosses Schild aus emailliertem Stahl aus [BILD]. Zu unserem Erstaunen kostete ein solches Prachtstück den Kanton damals lediglich 26.5 Rappen [DOKUMENT]. In den Folgejahren wurden diese Emaille-Schilder von der Metallwarenfabrik Zug noch etwas günstiger.

Damit können wir davon ausgehen, dass die Gebühr von CHF 3.00 deutlich über den zur Deckung der Kosten erforderlichen Betrag hinausgeht und man damit faktisch (ohne Grundlage im Steuergesetz) einen Anteil verdeckter Steuer geschaffen hat. Wie gross dieser Anteil Steuern ggf. ist, lässt sich kaum zuverlässig berechnen. Fakt ist, dass die Velo-Gebühr im Kanton Zürich im Jahr 1923 noch CHF 2.00 beträgt, während man in Luzern stolze CHF 4.00 abkassiert und sich der Kanton Solothurn gleichzeitig mit lediglich CHF 1.50 begnügt [DOKUMENT].

Solche verdeckten Steuern, auf Kosten der kleinen Leute, tragen wesentlich dazu bei, dass sich die Velofahrer zunehmend in Verbänden organisieren und sich auf diesem Weg zu einem politischen Schwergewicht entwickeln, das die Bundespolitik bald massgeblich beeinflussen wird.

114 Jahre später

Anlässlich eines Vorstosses zur Einführung einer Velo-Steuer im Kanton Zürich veröffentlicht die «Neue Zürcher Zeitung» am 20. Februar 2025 den Artikel «Die Velofahrer sollen ihre Radwege selbst bezahlen - jetzt zeigen Zahlen, was auf die Zürcher Zweiradfans zurollen könnte», in welchem die NZZ ihren Artikel aus dem Jahr 1911 unter dem Titel «Der Kanton Zürich erhob schon einmal Velo-steuern» wieder aufgreift. Darin werden die CHF 90'000 wieder als Steuer betitelt und ausserdem als Basis für eine Berechnung einer vergleichbaren Steuer im Jahr 2025 herangezogen. Aus dem neuen Artikel wird klar, dass die Velonummer und die damit verbundenen Kosten für die Velofahrer*innen auch nach über 100 Jahren selbst von einer NZZ (Ressort: Steuern und Finanzen) noch immer nicht ganz verstanden werden und entsprechend, damals wie heute, auch immer wieder falsch darüber berichtet wird [LINK].

Wie die Kantone tatsächlich verdeckte Steuern generiert haben, erfahren Sie im Kapitel «Kassieren die Kantone für Velos Gebühren, Taxen oder Steuern?»

1911: VII. Konferenz zum Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr

21. / 22.03.1911

Inzwischen hat die im Februar 1910 eingesetzte Kommission einen Entwurf zur Revision des am 13. Juni 1904 vom Bundesrat genehmigten ersten Konkordats über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, welchem inzwischen 22 Kantone angehören,

erarbeitet. Im Zentrum der VII. Konferenz steht nun die Bereinigung dieses Entwurfs. Das weitere Vorgehen zur Konferenz wird im Protokoll [DOKUMENT] wie folgt zusammengefasst:

a) *Das Departement des Innern wird eingeladen, gegebenenfalls unter Mitwirkung der vorberatenden Kommission, die Redaktion des Entwurfs zu überarbeiten, ihn mit den Konferenzbeschlüssen in Einklang zu setzen und ihn sodann den Kantonen mitzuteilen unter Ansetzung einer Frist bis Ende Mai 1912 zur Äusserung über Annahme oder Verwerfung.*
b) *Das neue Konkordat wird der Genehmigung des Bundesrats nach Ablauf dieser Frist unterbreitet, sofern mindestens die Hälfte aller Kantone ihm zugestimmt haben.*
c) *Wenn innert der angegebenen Frist nicht die Hälfte der Kantone das Konkordat angenommen haben, so wird es der Genehmigung des Bundesrats nicht unterbreitet und fällt dahin.*

Die Revision befasst sich in erster Linie mit der inzwischen, auf tiefem Niveau, deutlichen Zunahme des Automobilverkehrs. Zum Fahrradverkehr im Allgemeinen oder zu den Velonummern im Besonderen werden im Rahmen der Revision keinerlei Änderungen an der Verordnung vorgenommen. Dazu wird einleitend kommentiert:

«Die Kommission war ferner der Ansicht, die am gegenwärtigen Konkordat vorzunehmenden Änderungen seien auf das notwendigste zu beschränken. Sie hat deshalb in ihrem Entwurf die Bestimmungen, die in der Praxis keine Anstände hervorgerufen haben, unverändert gelassen. So sind die Bestimmungen betreffend die Fahrräder beinahe wörtlich aus dem jetzigen Konkordat und diejenigen über die Lastwagen ebenfalls beinahe wörtlich aus dem von der 6., im Januar 1909 abgehaltenen, Konferenz genehmigten Reglemente herübergenommen worden» (Anm. d. Red: Bei der Konferenz vom 20. und 21. Januar 1909 handelt es sich nicht um die 6. sondern um die 5. Konferenz [DOKUMENT]).

Der Bundesrat genehmigt das zweite Konkordat am 7. April 1914 [DOKUMENT]. Dem neuen Konkordat von 1914 schliessen sich bis zur Genehmigung des Bundesrats 16 Kantone an. Für die übrigen sechs Kantone des ersten Konkordats bleibt dieses unverändert in Kraft.

1900-1912 UR: Unklare Lage im Kanton Uri

29.05.1912

Mit seinem frühzeitigen Beitritt zum 2. Konkordat am 29. Mai 1912, welches der Bundesrat erst am 7. April 1914 formell genehmigen wird, beendet der Kanton Uri eine über 10-jährige Phase der Unklarheit. In Anbetracht der oben beschriebenen Probleme mit dem Kanton Schwyz und den hoffnungslosen Aussichten aufgrund der entsprechenden Stellungnahme des Bundesrats vom 14. Januar 1910 erstaunt die offensichtliche Eile, mit welcher sich Uri dem Konkordat anschliesst nicht. Bereits in seiner Beschwerde an den Bundesrat erkennt der Regierungsrat des Kantons Uri offenbar bereits selbst: «*Die Beschwerdeführer erachten schliesslich als sicherstes Mittel für die Beseitigung der dermaligen Situation den Beitritt Uris zum Konkordat. Auf diese Weise würde das ganze schweizerische Gebiet den urnerischen Automobilisten geöffnet. Die Kosten der Nummernschilde erklären die Motorbesitzer sich zu bezahlen gerne bereit.*»

Allerdings beschränken sich die Unklarheiten nicht auf die Auseinandersetzungen zwischen den Kantonen Uri und Schwyz jener Zeit. Andere entstehen erst im Rückspiegel der Geschichte. Möglicherweise werden diese sogar durch diesen Blick zurück erst geschaffen. Selbst lokale Historiker scheinen den Überblick, bezüglich den kantonalen Regelungen zum Verkehr zu Beginn des 20. Jahrhunderts, verloren zu haben. So ist zu unserer Überraschung in einem Artikel «Als das Auto im Kanton Uri Einzug hielt» in der Urner Zeitung vom 7. März 1920 zu lesen: «*Die ersten Automobile*

erschienen in Uri bereits um 1900 und wurden der Fahrradverordnung unterstellt. Sie hatten somit eine Velonummer zu lösen.» Auf unsere schriftliche Anfrage vom 2.9.2023 bezüglich der Quellen, auf welchen die im Artikel gemachten Angaben beruhen, erhalten wir vom Verfasser keine Rückmeldung.

Die Fakten, die uns vorliegen, sind die folgenden:

Verordnung betreffend das Radfahren vom 10. April 1900 [DOKUMENT]

Wie der Titel suggeriert, scheint es in dieser Verordnung ausschliesslich um den Fahrradverkehr zu gehen. Doch der Schein trügt. Im allerletzten Artikel 12 heisst es: «*Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit sie anwendbar erscheinen, auch für die Automobilwagen und sonstigen Motor-Fuhrwerke*». Soweit stimmen wir mit dem Historiker überein. Wenn wir jedoch genauer untersuchen, welche Bestimmungen demzufolge auf Motorfahrzeuge angewendet werden könnten, finden wir Regelungen über die Beschaffenheit der Fahrräder, Verhaltens- und Verkehrsregeln, Verbote sowie Bussen. Kein Wort über Ausweise oder Fahrradkennzeichen. Deshalb ist der Schluss des Verfassers «Sie hatten somit eine Velonummer zu lösen» unseres Erachtens nicht zulässig, da es in der «Verordnung betreffend das Radfahren» keine Velonummern gibt.

Vollziehungsverordnung zum Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 29. Mai 1912 [DOKUMENT]

Mit dieser Verordnung werden nun die Kontrollschilder für Motorfahrzeuge und Velos eingeführt. Für die Beantwortung unserer Fragen ist jedoch Art. 9 der wichtigste: «*Die Verordnung vom 10. April 1900 betreffend das Radfahren wird hiermit aufgehoben*». Diese Aufzählung der aufgehobenen Bestimmungen ist abschliessend. Das heisst, es gibt seit der ersten Verordnung vom 10. April 1900 keine weiteren, mit welchen z.B. Kennzeichen für Fahrräder und / oder Motorfahrzeuge eingeführt werden.

Bestätigung durch Staatsarchiv Kanton Uri

Auch eine Recherche des Staatsarchivs des Kantons Uri bringt keine gesetzlichen Grundlagen ans Licht, welche die Situation in der Zeit zwischen den beiden Verordnungen geändert hätten. Am 1. September 2023 schreibt man uns dazu: «*Jedenfalls besteht in dieser Zeit keine weitere gesetzliche Grundlage in diesem Bereich*».

Protokoll Bundesrat, 4. Sitzung vom 14. Januar 1910 [DOKUMENT]

Mindestens drei Passagen aus dem Protokoll des Bundesrats vom 14. Januar 1910 beschreiben, dass es im Kanton Uri, zum Zeitpunkt der Beschwerde im Jahr 1909, keine Kennzeichen für Motorfahrzeuge oder Fahrräder gibt:

- *«Auf diese Weise würde das ganze schweizerische Gebiet den urnerischen Automobilisten geöffnet. Die Kosten der Nummernschilde erklären die Motorbesitzer sich zu bezahlen gerne bereit.*»
- «*Eine Ausnahme für die urnerischen Fahrer zu machen, ist nicht möglich, und es würde die polizeiliche Aufsicht sehr erschweren, wenn wieder Wagen ohne Schild und Nummern im Kanton geduldet würden; schliesslich könnte dann jeder Fahrer, der ohne diese Ausweise betroffen wird, erklären, er sei ein Urner, um der Bestrafung zu entgehen. Uri hat einen sehr einfachen Weg, diesen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen; es braucht nur dem Konkor-*

date beizutreten, wie es auch vom Beschwerdeführer angeregt wird. Es kann dann nach seinem Ermessen Ausweiskarten und Nummern und Schild gratis oder ganz billig abgeben, und solche werden von den Konkordatskantonen anerkannt werden;» …

- «*Da aus der Beschwerde nicht hervorgeht, dass der Kanton Uri den auf seinem Gebiet domizilierten Automobilisten Bewilligungen ausstellt, die den in vorstehender Resolution aufgestellten Bedingungen entsprechen, so erfüllt der Kanton Schwyz nur die Vorschriften des Konkordats, indem er die urnerischen Automobilisten und Radfahrer anhält, sich Schilde und Ausweiskarten von einem Konkordatskanton zu verschaffen, um das Konkordatsgebiet frei befahren zu können,*»

Fazit

Nebst einer Anzahl von zuverlässigen Quellen, welche ineinandergreifen und alle auf das Fehlen von Kennzeichen hinweisen, haben wir also keinen einzigen Hinweis gefunden, dass es im Kanton Uri vor dem Beitritt zum 2. Konkordat Fahrzeug-Kennzeichen gibt. Also können wir davon ausgehen, dass die Kennzeichen im Kanton Uri für Motorfahrzeuge und Fahrräder erst im Zuge des 2. Konkordats mit Wirkung ab 29. Mai 1912 eingeführt werden.

Trotz allem ist die Situation der «Nummerntafeln» im Kanton Uri, nach dem Beitritt zum Konkordat, zwischen 1912 und 1925 immer noch einigermassen verwirrend. Uns überrascht die Vielfalt der verwendeten Velonummern Designs. Zum einen scheint es, dass der Kanton Uri, im Gegensatz zu vielen anderen Kantonen während dieser Zeit, bereits für jedes Jahr ein neues Kennzeichen (ohne Jahrgang) ausgibt. Zum anderen verunsichert uns die scheinbar zufällige Entwicklung von Formen, Farben und Materialien [BILDER]. Wir werden versuchen über diese Periode noch zuverlässige Informationen zu beschaffen. Wissen Sie mehr darüber?

1912 AI: Wappenförmiges Emaille-Schild lässt sich bestimmen

12. Juli 1912 / 30. April 1915

Für die meisten Kantone lassen sich die frühen Velonummern ohne Jahrgänge noch immer nicht bestimmen. Die erste lückenlose Bestimmung der Fahrradkennzeichen ohne Jahrgang war für den Kanton Zürich möglich (1902-1924). Für verschiedene Kantone gibt es zwar Anhaltspunkte und Annahmen, diese lassen sich jedoch bisher nicht belegen.

Diese Schwierigkeit erklärt, weshalb hier eine einzelne Velonummer ein eigenes Kapitel erhält. Dabei handelt es sich um das Schild in der Form eines Wappens (auch herzförmig genannt) des Kantons Appenzell Innerrhoden. Aufgrund von zwei Artikeln im «Oberegger Anzeiger» wird klar, dass dieses Schild während drei Jahren, von 1912 bis 1914, gültig war. Der Artikel vom 12. Juli 1912 beschreibt, dass dieses Kennzeichen erstmals im Jahr 1912 ausgegeben wird [LINK, Seite 4]. Der Artikel vom 30. April 1915 erklärt, dass diese Velonummer durch ein neues Nummernschild ersetzt wird [LINK, Seite 4].

1912 LU: Räumt auf und beginnt neue Velonummern Ära

15.12.1911

Als grosser Kanton mit vielen Fahrrädern nimmt Luzern den Anspruch, die Übersicht und damit die Kontrolle zu behalten, besonders ernst. Nach den beiden Rückrufaktionen per Anfang 1907

[DOKUMENT] und 1909 [DOKUMENT] wird per 1.1.1912 auf Fahrradkennzeichen mit Jahrgang und einjähriger Gültigkeit umgestellt [BILD].

Aus dem Schreiben des kantonalen Velo-Kontroll-Bureaus vom 15. Dezember 1911 an das Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern geht hervor, dass die per 1. Januar 1912 in Kraft tretende Neuordnung im Kantonsblatt publiziert werden soll: *«Auf 31. Dezember 1911 werden alle bis zu diesem Zeitpunkt verausgabten Velonummern als erloschen erklärt und wird jede weitere Benützung derselben mit Strafe geahndet. An Stelle der bisherigen Nummern treten neue, die nur für das Jahr Gültigkeit haben, für welches dieselben gelöst werden. Niemand darf ein Fahrrad benützen, ohne vorher eine Nummer gelöst zu haben. Eine Übertragung derselben auf andere Personen ist unstatthaft und wird bestraft».*

Falls erforderlich, könne die Massnahme gegenüber der Bevölkerung wie folgt begründet werden: *«Dass eine grosse Zahl von Velofahrern im Besitze von ungültigen Nummern ist, die entweder gekauft oder gestohlen wurden, somit in unberechtigten Händen sich befinden und der Kontrolle entzogen sind»*.

Abschliessend verschafft der oberste Velo-Kontrolleur des Kantons noch seinem Ärger über die Stadthalterämter Luft: *«Damit nun nach Inkrafttreten der neuen Ordnung nicht wieder Jeder machen kann was er will, ist es absolut notwendig, dass diesem Nichtsdarnachfragen von Seite der Stadthalterämter mehr entgegengesteuert wird als bisher. Die Anzeigen werden ja gemacht um die Fehlbaren zu bestrafen und nicht um die Papierkörbe zu füllen und zu guter Letzt noch von den Beanzeigten gehöhnt zu werden. Unter solchen Umständen muss es ja hapern und es ist gar nicht verwunderlich, wenn der Polizist bei solchen Dankesbezeugungen auf diesem Gebiete den Arm in den Schoss legt. Es muss also anders kommen, wenn man Ordnung haben will. Die Neuerung bringt ja so viel Schönes mit sich, dass alles durchführbar ist, wenn guter Wille herrscht. Mag der einzelne Fall jeweilen auch nicht wichtig erscheinen, so wird die Arbeit sowohl im Interesse des Staates als auch der öffentlichen Ordnung doch der Mühe wert sein»* [DOKUMENT].

1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913

Seit den 1970-er Jahren ist unter Sammlern bekannt, dass in amtlich gedruckter Form belegt ist, wie die Emaille-Schilder aussehen, welche im Kanton Zürich zwischen 1914 und 1924 ausgegeben werden [BILDER]. Die vier möglichen Formen, die zwei unterschiedlichen Hintergrundfarben, die einzelnen Serien sowie spezielle Kennzeichnungen werden jedes Jahr neu definiert. Jedem der 11 Bezirke wird jeweils ein besonderer Nummernkreis bzw. den Städten Zürich (Z) und Winterthur (W) ein zusätzlicher Buchstabe zugewiesen [DOKUMENT]. Hingegen bleibt bis im Juni 2024 unklar, wie die Emaille-Schilder des Kantons Zürich für die Jahre 1910 bis 1913 ausgesehen haben. Nun konnte auch dieses Rätsel, anhand verschiedener Dokumente, gelöst bzw. die Antworten dazu rekonstruiert werden.

1910	**1911**	**1912**	**1913**	**1914**	**1915**	**1916**
Herzform Wappen	Rechteck	oval	Herzform Wappen	Rechteck	Herzform Wappen	rund
blau/weiss	blau/weiss	blau/weiss	blau/weiss	blau/weiss	schwarz	blau/weiss
teilweise rekonstruiert				von 1914 bis 1924 schriftlich belegt		

Übergeordnet ist wichtig zu wissen, dass in diesen vier Jahren zwar jedes Jahr ein anderes Schild gültig war, dass dazu jedoch nur drei verschiedene Formen zur Verfügung standen. D.h. dass in diesen vier Jahren mindestens eine der drei Formen zweimal ausgegeben wurde. Diese Information entnehmen wir dem Beschluss des Regierungsrats vom 15. Juli 1914 mit dem Titel «Velotafeln, Vergebung»: «*Zur Erleichterung der Kontrolle über den Veloverkehr sind seinerzeit drei Velotafel-modelle (Rechteck, Oval, Herzform) geschaffen worden, welche abwechselnd jedes dritte Jahr zur Benutzung gekommen sind*.» [DOKUMENT]

1910 Herzform bzw. Wappen (blau / weiss): Gemäss Verfügung der Direktion der Justiz und Polizei des Kantons Zürich, publiziert am 30.12.1909 in der Neuen Zürcher Zeitung NZZ, hat das erste Emaille-Schild die Form eines Wappens, später Herzform genannt: «*Für das Jahr 1910 müssen neue Schilder bezogen werden (Zürcher Kantonswappen mit schwarzer Zahl)*» [DOKUMENT]. Mit «Zürcher Kantonswappen» wird hier sowohl die Form des Kennzeichens, wie auch die Farbgebung (blau / weiss) beschrieben. Nach dem System der mehrmaligen Verwendung wurde dasselbe Schild auch in den Jahren 1913 und 1918 wieder ausgegeben.

1911 Rechteck (blau / weiss): Gemäss Auftragsbestätigung der Metallwarenfabrik Zug AG vom 5. März 1913 hat das «Modell 1911» die Form eines Rechtecks [DOKUMENT]. Nach dem System der mehrmaligen Verwendung wurde dasselbe Schild auch im Jahr 1914 wieder ausgegeben.

1912 oval (blau / weiss): Gemäss Verfügung der Direktion der Justiz und Polizei des Kantons Zürich vom 30. Dezember 1911 sind im Jahr 1912 neue, ovale Schilder zu verwenden [DOKUMENT]. Nach dem System der mehrmaligen Verwendung wurde dasselbe Schild auch in den Jahren 1920 und 1924 wieder ausgegeben.

1913 Herzform bzw. Wappen (blau / weiss): Gemäss Verfügung der Direktion der Justiz und Polizei des Kantons Zürich vom 31. Dezember 1912 ist für das Jahr 1913 wieder das «Modell 1910» zu verwenden [DOKUMENT]. Nach dem System der mehrmaligen Verwendung wurde dasselbe Schild also schon im Jahr 1910 und nochmals im Jahr 1918 ausgegeben.

Die späte Bestätigung

Rund ein Jahr später, im Mai 2025, findet Michael Mahler im Staatsarchiv des Kantons Zürich die Bestätigung unserer Rekonstruktion schwarz auf weiss. In einem Schreiben der Automobil-, Fahrrad- und Schiffskontrolle der Direktion der Polizei des Kantons Zürich vom 13. Dezember 1920 sind sämtliche Emaille-Schilder der Jahre 1910 bis 1924 feinsäuberlich, mit Formen und Farben sowie den Jahren der Wiederverwendung der sechs verschiedenen Modelle aufgeführt [DOKUMENT].

1909: Die späte Überraschung

Doch hält die Entdeckung vom Mai 2025 auch noch eine Überraschung für uns bereit. Denn in dieser Übersicht ist auch der Jahrgang 1909 mit einer Emaille-Nummer verzeichnet. Dabei handelt es sich um ein ovales Schild mit blauweissem Hintergrund und schwarzen Ziffern. Bisher waren wir der Meinung, dass im Jahr 1909 lediglich Velonummern aus genietetem Stahlblech mit einem Kantonswappen ausgegeben wurden [BILD]. Mehr über dieses Rätsel erfahren Sie im Kapitel «1909 ZH: Der mysteriöse 16. Emaille-Jahrgang».

1913 BE: Kanton Bern erkundigt sich zu Emaille-Schildern in Zürich

03.01.1913

Seit 1904 werden im Kanton Bern Fahrradkennzeichen im Pionier-Design ausgegeben. Offenbar ist man mit dieser Lösung aus Blech nicht vollständig zufrieden. Am 3. Januar 1913 erkundigt sich der Polizeidirektor des Kantons Bern bei seinem Amtskollegen in Luzern über die Erfahrungen mit Velonummern aus Emaille. Insbesondere interessiert ihn deren Haltbarkeit bei mehrjährigem Gebrauch.

In Luzern werden Emaille-Schilder erst seit 1912 ausgegeben. Über den mehrjährigen Gebrauch gibt es dort also noch keine Erfahrungen. Aus der Antwort des Chefs des Landjägercorps des Kantons Luzern entnehmen wir, dass die Fahrradkennzeichen aus Blech an und für sich vorteilhafter waren, dass diese jedoch 70% teurer sind, als jene aus Emaille. Dass das aufwändige Herstellungsverfahren für emaillierte Schilder günstiger war, mag aus heutiger Sicht doch einigermassen erstaunen. Ausserdem werden im Schreiben technische Hinweise zur Verstärkung der Blechschilder gegeben, mit denen in Luzern das Problem der verbogenen Velonummern gelöst wurde sowie Angaben zu Preisen und Produzenten [DOKUMENT].

Der Kanton Bern wird trotz dieser Abklärung, länger als alle anderen Kantone, bis Ende 1935 beim Pionier-Design aus Blech bleiben.

1914 ZH: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder Varianten

15.07.1914

Im Kanton Zürich werden seit dem Jahr 1909 Emaille-Schilder ausgegeben [BILDER]. Diese müssen jährlich gegen ein neues Schild ausgetauscht werden. Die zurückgegebenen Kennzeichen werden eingelagert und in späteren Jahren wieder abgegeben. Allerdings stehen für dieses Wiederverwendungs-System lediglich drei verschiedene Modelle (Formen) zur Verfügung, was ab dem Jahr 1913 zu Problemen führt, welche im Protokoll des Regierungsrats vom 15. Juli 1914 wie folgt beschrieben werden: «*Zur Erleichterung der Kontrolle über den Veloverkehr sind seinerzeit drei Velotafelmodelle (Rechteck, Oval, Herzform) geschaffen worden, welche abwechselnd jedes dritte Jahr zur Benutzung gekommen sind. Eine Anzahl Velofahrer, die sich diesen Turnus merkte, hat nun insofern Missbrauch zu treiben angefangen, als sie ihre einmal gelösten Velotafeln bei Erneuerung der jährlichen Fahrbewilligung der Kontrollstelle nicht mehr zurückgaben, sondern für sich behielten und in einem späteren Jahrgang, ohne die Taxe zu bezahlen, wieder in Verkehr brachten* [DOKUMENT].»

Diese Fahrradkennzeichen haben eine Nummerierung, welche in der Ausweiskarte und im Register der ausgebenden Stadthalterämter eingetragen wird; jedoch hat das Schild keinen Jahrgang. Die Idee war offenbar, dass man drei verschiede Formen von Schildern (Rechteck, Oval, Herzform) ohne Jahrgang führte und jedes Jahr eine andere dieser Formen gültig war. Auf diese Weise ist einfach zu sehen, ob die Radfahrer ein aktuelles Fahrradkennzeichen haben.

Nun gibt es offenbar findige Radfahrer, welche ihre Schilder nicht abgeben und darauf spekulieren, dass sie dasselbe Schild in drei Jahren wieder verwenden können, ohne die Gebühren zu bezahlen. Die Polizeidirektion schlägt vor, dass man die Anzahl der Modelle erhöht, indem man zusätzlich mit der Grund- und Schriftfarbe variiert. Zur Veranschaulichung des neuartigen schwarzen Hintergrunds wird dem Regierungsrat eine «Mustertafel» vorgelegt. Dabei handelt es sich möglicherweise um den Prototyp, welcher der Sammler, Stefan Hotan im Archiv des Strassenverkehrssamtes des Kantons Zürich gefunden hat [BILD]. Dieser schwarze Hintergrund wurde erstmals 1915 mit einer Herzform

angewendet. Allerdings unterscheidet sich das Design des kleinen Kantonswappens künftig von jenem des Prototyps.

Der Regierungsrat beschliesst, für die kommenden sieben Jahre ab 1915 bei der Metallwarenfabrik Zug AG 215'000 bis 248'000 Emaille-Schilder zu bestellen. Das Dokument gibt ausserdem Auskunft über Preise, Mengen und Produzenten. In der Praxis wird die Anzahl der Modelle dann noch zusätzlich mit der Einführung eines runden Schildes erhöht. Der entsprechende Vertrag wurde am 17. bzw. am 28. Juli 1914 unterzeichnet und hat ein Gesamtvolumen zwischen CHF 53'750 und CHF 62'000 [DOKUMENT].

1914: Das zweite Konkordat mit 18 Kantonen

07.04.1914

Auf das Konkordat von 1904 folgt am 7. April 1914 das zweite Konkordat, welchem sich die Kantone Glarus, Graubünden, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Zug und Zürich nicht anschliessen [DOKUMENT]. Dieser neue Vertrag ist bereits deutlich umfassender und regelt den Motorwagen- und Fahrradverkehr in 75 Artikeln:

Konkordat
Betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern
(Vom Bundesrat am 7. April 1914 genehmigt.)

In Abänderung des am 13. Juni 1904 vom Bundesrate genehmigten Konkordates betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz haben die Kantone Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Baselstadt, Basellandschaft, Schaffhausen, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., St. Gallen, Aargau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf beschlossen, nachstehende Verordnung zu erlassen.

Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern in der Schweiz auf dem Gebiet der Konkordatskantone.

III. Kapitel: Fahrräder ohne Motorantrieb
1. Ausweiskarten und Kontrollschilder

Art. 57. Jeder Radfahrer muss eine seitens der zuständigen kantonalen Behörde gegen eine von letzterer festgesetzte Gebühr ausgestellte Ausweiskarte bei sich führen, welche seinen Vornamen, Familiennamen, Wohnort, Beruf, Alter, sowie die Kontrollnummer des Fahrrades angibt.

Die Kantone sind berechtigt, von ihren Bewohnern für die Ausweiskarte die Photographie zu verlangen.

Art. 58. Jedes Fahrrad muss mit einem nummerierten Kontrollschilde versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.

Art. 59. Die Ausweiskarten, sowie die Kontrollschilder werden von den zuständigen Behörden desjenigen Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat. Dieselben besitzen auf dem ganzen Gebiet der Konkordatskantone Gültigkeit.

Art. 60. Die Kontrollschilder werden den Radfahrern von den Kantonen zum Selbstkostenpreis geliefert. Die Ausweiskarten sind alljährlich gegen eine von den Kantonen festzusetzende Gebühr zu erneuern.

Art. 61. Von der Verpflichtung, die oben erwähnten Ausweise (Ausweiskarten und Kontrollschilder) bei sich zu führen, sind ausgenommen:

1. die Militärradfahrer im Dienst;
2. die Ausländer auf der Durchreise, sofern ihr Aufenthalt in der Schweiz nicht länger als drei Monate dauert, sofern sie im Besitze der Kontrollausweise ihres Wohnsitzstaates sind und dieser Gegenrecht hält.

Im Artikel 61 erstaunt, dass die Ausnahme für «Militärradfahrer im Dienst» ohne Anpassung aus dem Konkordat von 1904 übernommen wird. Dies nachdem der Bundesrat auf Druck des Generalstabs der Armee mehrmals bei den Kantonen interveniert hat, um in der Praxis durchzusetzen, dass das Armeekennzeichen auch im privaten Gebrauch an den Fahrrädern bleibt und die Radfahrer von der Verpflichtung, ein kantonales Kontrollschild zu führen, ausgenommen sind. D.h. dieser Widerspruch zwischen dem Konkordat und der vom Bundesrat durchgesetzten Praxis bleibt weiterhin bestehen.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Der Bundesrat genehmigt das Konkordat an seiner 31. Sitzung, am 7. April 1914 [DOKUMENT].
- Dem neuen Konkordat von 1914 schliessen sich bis zur Genehmigung des Bundesrats die oben aufgeführten 16 Kantone an.
- Von diesen 16 Kantonen tritt Uri als 23. Kanton erstmals einem Konkordat bei. Damit führt Uri die Velonummern als zweitletzter Kanton (vor Graubünden), gemäss Verordnung am 29. Mai 1912 ein [DOKUMENT].
- Der Kanton Thurgau ist dem Konkordat von 1904 ebenfalls nicht beigetreten. Allerdings kann er nach der Annahme des kantonalen Verkehrsgesetzes durch das Volk am 23. November 1904, unter Vermittlung des Eidgenössischen Departements des Innern EDI, ein sogenanntes Gegenrechtsverhältnis mit den Konkordatskantonen abschliessen. Auf dieses Datum wurden im Thurgau auch die Velonummern eingeführt. Der tatsächliche Beitritt zu einem Konkordat als 24. Kanton erfolgt nachträglich, nach einer weiteren Volksabstimmung, erst am 25. April 1915 [DOKUMENT].
- Der Kanton Freiburg war bereits beim Konkordat von 1904 dabei. Dem Konkordat von 1914 tritt er nachträglich per 1. Januar 1916 bei [DOKUMENT].
- Das Konkordat von 1904 bleibt für die Kantone Glarus, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Zug und Zürich in Kraft, da diese dem neuen Konkordat nicht beitreten.
- Der Kanton Graubünden ist nun der einzige Kanton, der weder dem Konkordat von 1904 noch jenem von 1914 beigetreten ist. Das liegt daran, dass bis 1925 auf dem gesamten Strassennetz des Kantons ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge gilt (zeitweise Ausnahmen für Sanität und Ärzte). Erst am 21. Juni 1925 stimmt der Bündner Souverän im zehnten Anlauf knapp einer Vorlage zu, die das Befahren der Strassen mit Autos bis acht Plätze erlaubt.
- Somit sind nun 24 Kantone einem der beiden Konkordate beigetreten und geben ihre individuellen Velonummern aus.
- Damit führen nun auch 24 Kantone die Bezeichnungen Ausweiskarte und Kontrollschild.
- Die Funktion des Kontrollschilds bleibt dieselbe. Es dient, wie heute bei Autos, in erster Linie zur Kontrolle, ob das Fahrzeug für den Verkehr zugelassen ist.
- Wie bisher hat die Ausweiskarte den Status einer Fahrberechtigung bzw. eines nicht übertragbaren Führerausweises, wie er heute für Autos üblich ist; allerdings ohne Fahrprüfung.

- Zuständig für die Lieferung der Ausweiskarten und Kontrollschilder sind die Behörden. Die Ausgabestellen bleiben Sache der Kantone.
- 1914 wird nun die Steuer- und Gebührenhoheit offiziell den Kantonen übertragen. Allerdings werden nur Motorfahrzeuge besteuert (Art.20). Für Fahrräder dürfen die Kantone lediglich Gebühren erheben (Art. 57). Im Gegensatz zur Steuer geht es bei der Gebühr um die Bezahlung der Leistung, welche der Kanton im Zusammenhang mit der Ausgabe von Ausweiskarten und Kontrollschildern erbringt. Für die Fahrradkennzeichen besteht die Auflage, dass diese zum Selbstkostenpreis ausgegeben werden (Art. 60).
- Neu wird geregelt, dass die Ausweiskarte jährlich erneuert werden muss. Dies trifft jedoch nicht auf das Fahrradkennzeichen zu. D.h. die Kantone können die Velonummern für ein oder mehrere Jahre oder auch auf unbeschränkte Zeit ausgeben.
- Die Vorgabe, dass jedes Kontrollschild ein besonderes kantonales Abzeichen tragen muss, bleibt bestehen.
- Mit der Ausweiskarte oder dem Kontrollschild wird auch 1914, weder obligatorisch noch fakultativ, eine Versicherung bzw. Versicherungsdeckung verbunden.
- Es bleibt dabei, dass das Kontrollschild einheitlich "am Hinterteil" der Maschine angebracht werden muss.
- Wie bisher sind Ausweiskarten und Kontrollschilder auf dem ganzen Gebiet der Konkordats-Kantone gültig.
- Wie bisher werden Ausnahmen zur Ausweiskarten- und Kontrollschild-Pflicht definiert.
- Gegenüber 1904 werden die Freiheiten der "Ausländer auf der Durchreise" deutlich eingeschränkt.

1914: St. Moritz; eine Gemeinde im Fahrradkennzeichen-Olymp

08.06.1914 / 12.06.1914

Nach dem zweiten Konkordat vom 7. April 1914 bleibt Graubünden der einzige Kanton, der keinem Konkordat beigetreten ist und damit auch der letzte, der keine Velonummern ausgibt. Das liegt daran, dass bis 1925 auf dem gesamten Strassennetz des Kantons ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge gilt. Erst am 21. Juni 1925 stimmt der Bündner Souverän im zehnten Anlauf knapp einer Vorlage zu, die das Befahren der Strassen mit Autos bis acht Plätze erlaubt.

Nebst den Kantonen und einigen Städten schaffen es ein paar wenige Bezirke, sich mehr oder weniger verschlüsselt auf einem Schweizer Fahrradkennzeichen zu verewigen (Vaud, Basel-Land, Bern, Zürich und Thurgau). Doch der voll ausgeschriebene Schriftzug "St. Moritz" steht nicht für einen Bezirk, sondern für eine Gemeinde der Region (Bezirk) Maloja im Kanton Graubünden. Also hat, nach dem Jahr 1901, von den über 2000 Schweizer Gemeinden St. Moritz diesen Sprung in den Fahrradkennzeichen-Olymp vermutlich als einzige geschafft. In dieser Hinsicht ist die Emaille-Velonummer aus St. Moritz eine schweizweite Besonderheit [BILD].

Erst nach der ersten Veröffentlichung dieser Dokumentation werden wir auf eine amtliche Anzeige in der «Engadiner Post» aufmerksam gemacht, mit welcher der Gemeindevorstand von St. Moritz darüber informiert, dass er am 12. Juni 1914 beschlossen hat, in St. Moritz eine «Velo-Kontrolle» mit Nummern einzuführen [DOKUMENT].

Über die Gründe dieser Einführung konnten wir vorerst nichts in Erfahrung bringen. Gemäss Überlieferung werden bereits im Jahr 1864 im legendären Kulm Hotel die Winterferien schlechthin erfunden und St. Moritz ist nach 1900 vermutlich der mondänste Winter-Ferienort der Alpen und damit der Welt. Auch wissen wir, dass das Verhalten der Velofahrer um 1900 insbesondere in den Städten

schwerwiegende Probleme bereitet. Dort führt man die Fahrradkennzeichen ein, um die Radfahrer aus ihrer Anonymität zu holen und so den geltenden Vorschriften Nachdruck zu verleihen. Damit liegt der Schluss nahe, dass man auch in einem High End Ferienort wie St. Moritz, im Interesse der vielen zahlungskräftigen Gäste aus dem Ausland und damit dem eigenen Tourismusgeschäft, den boomenden Fahrradverkehr mit Hilfe gut sichtbarer, registrierten Fahrradkennzeichen in geordnete Bahnen lenken will.

Auf Anfrage stellt uns die Dokumentationsbibliothek St. Moritz am 24. April 2024 einen Auszug aus dem Protokoll des Vorstands der Gemeinde St. Moritz vom 8. Juni 1914 zu, welcher unsere Annahmen unter dem Titel «Verbot Velofahren Bellevue bis eiserne Brücke» bestätigt: «*Auf Grund verschiedener Klagen wird beschlossen, das Velofahren vom Hotel Bellevue bis eiserne Brücke abwärts zu verbieten und ist bei Hotel Bellevue eine Tafel anzubringen: "Velofahrer absteigen bis Brücke". Im Fernern wird beschlossen, die Velofahrer in St. Moritz zu verpflichten, Nummern zu lösen, welche zum Selbstkostenpreis abzugeben sind. Der Präsident wird beauftragt, die nötigen Anordnungen zu treffen*» [DOKUMENT].

Aus zwei weiteren amtlichen Anzeigen in der «Engadiner Post» wird dazu klar, wie lange diese exotische Velonummer im Verkehr war. Aus der Mitteilung vom 16. Mai 1922 geht hervor, dass das Kennzeichen im Jahr 1922 noch Vorschrift war [LINK, Seite 4]. In der Ausgabe vom 12. April 1923 teilt das Gemeindebüro von St. Moritz dann mit, dass nun kantonale Velonummern bezogen werden können [LINK, Seite 4]. Also wurde das Fahrradkennzeichen «St. Moritz» offiziell von 1914 bis 1922 ausgegeben.

1915 FL: Einführung der Nummerntafeln in Liechtenstein

Obwohl das Landesarchiv in Vaduz, sowie mehrere Gemeindearchive für uns nachgeforscht haben, ist die Einführung der Fahrradkennzeichen in Liechtenstein nur lückenhaft dokumentiert. Zusätzliche Komplexität entsteht dadurch, dass im Gegensatz zu den Schweizer Kantonen im Fürstentum zum Teil zeitgleich zwei verschiedene Systeme nebeneinander existieren.

Sicher ist, dass im Fürstentum die Nummerntafeln, wie sie dort genannt werden, vor einer staatlichen Lösung, durch die Radbund-Vereinigungen ausgegeben werden. Beim ersten uns bekannten Kennzeichen aus Liechtenstein handelt es sich um ein Emaille-Schild des Radfahrerbunds «Adler» der Gemeinde Eschen (R.B.A.), welcher 1915 gegründet wurde. Das Kennzeichen mit der Nummer 51 stammt also vermutlich aus dem Jahr 1915 [BILD]. Diese Datierung deckt sich mit der Ausgabe von Emaille-Velonummern in der Schweiz, welche ihre Blütezeit bei uns zwischen 1912 und 1920 haben.

Auch der Grund für die Einführung der Nummerntafeln in Liechtenstein unterscheidet sich grundlegend von jenem der Schweizer Velonummern. Die Entstehung der Nummerntafeln wird im Buch «100 Jahre Radsport in Liechtenstein, 60 Jahre RV Schaan», herausgegeben vom Radfahrverein Schaan, Schaan, 1987 wie folgt geschildert:

In den Jahren nach 1910 formierten sich in den meisten Gemeinden unseres Landes Radbund-Vereinigungen, welche den Zweck hatten, den Mitgliedern durch Ausgabe der sogenannten Triptik-Karten (dreiteiliger Grenzübertrittsschein) den Grenzverkehr zu erleichtern. Dazu als Beispiel ein Statutenauszug des 1913 mit 51 Mitgliedern – übrigens wohlverstanden ausschliesslich Männer – gegründeten «Radfahrerbund Schaan»:

- *§1 Zweck: «Seinen Mitgliedern den Grenzverkehr gegen das Ausland zu erleichtern».*

- *§4 Pflichten: «Der Radfahrerbund haftet solidarisch für Radschmuggeleien, welche von Mitgliedern verübt werden. Jedes Mitglied ist verpflichtet, seine Nummerntafel vorschriftsmässig an seinem Rad anzubringen und auch das Mitgliederbüchlein mitzuführen. Etwaiger Radschmuggel ist sofort dem Präsidenten anzuzeigen».*
- *§5 Endigung der Mitgliedschaft: «Wer die vom Auslande gewährten Verkehrs-Begünstigungen missbraucht, so kann er durch die Versammlung ausgeschlossen werden».*

Weitere Radbund-Vereinigungen waren: «Liechtensteiner Schwalben» (gegründet 1898), «Edelweiss» Vaduz (1911), «Taube» Balzers (1912), «Adler» Triesen (1912), «Gemütlichkeit» Nendeln (1914), «Alpenrose» Schellenberg (1914), «Adler» Eschen (1915), Radfahrerverein Mauren (1917) und Radfahrerverein Ruggell (1919) [später auch Radfahrerclub „Allheil" Ruggell]. *Bereits um 1906 existierte übrigens auch «Radfahrerclub Triesen», … der jedoch bald wieder aufgelöst wurde, nachdem er keine besonderen Aktivitäten entwickelt hatte.*

Also ist der Schmuggel von Fahrrädern im Grenzverkehr mit Österreich offenbar derart gravierend, dass jede Person, welche die Grenze zu Österreich mit dem Fahrrad überqueren will, eine Kaution (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30'000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war also die Entrichtung dieser Kaution mit einer solidarischen Bürgschaft für ihre Mitglieder aus der Welt zu schaffen [DOKUMENT].

Trotz dem ähnlichen Design und den darauf identischen Informationen haben die Nummerntafeln von 1915 in Liechtenstein, im Gegensatz zu den Velonummern in der Schweiz, also nichts mit der Erhebung von Fahrrad-Gebühren durch den Staat zu tun. Die Erhebung von Fahrrad-Steuern wird im Fürstentum erst im Jahr 1921 eingeführt.

1916 TG: Der lange Weg zum Konkordat

01.01.1916

Den Anschluss zum ersten Konkordat von 1904 hat der Kanton Thurgau nach allgemeiner Konfusion deutlich verpasst. Nur dank der Vermittlung des Eidgenössischen Departements des Innern EDI kann nachträglich das Gegenrechtsverhältnis mit den übrigen Kantonen noch hergestellt werden. Es scheint, dass der Kanton die Sache nun, beim zweiten Konkordat von 1914, besser machen will. Bereits am 6. Juni 1913 publiziert der Regierungsrat eine Vollziehungsverordnung zum Konkordat [DOKUMENT].

Der Grosse Rat beschliesst den Beitritt zum Konkordat offenbar in zwei Schritten. Teilweise am 14. Juli 1913, vollständig jedoch erst am 28. Januar 1915. Am 25. April 1915 kommt es, wie bereits beim ersten Konkordat von 1904, zu einer Volksabstimmung. Wir vermuten, dass über das Gesetz abgestimmt wird, da das Referendum dagegen ergriffen wurde. Über die näheren Umstände dazu konnten wir leider noch nichts in Erfahrung bringen. In Kraft gesetzt wird der Beitritt zum Konkordat erst per 1. Januar 1916 [DOKUMENT].

Da der Bundesrat das Konkordat bereits am 7. April 1914 genehmigt, wiederholt sich die Geschichte. Wie schon beim Konkordat von 1904 werden sämtliche Konkordats-Kantone in der Einleitung der Verordnung namentlich erwähnt. Einzig die Kantone Thurgau und Fribourg werden nicht erwähnt. Der offizielle Beitritt des Kantons Thurgau ist im Protokoll des Bunderats der 40. Sitzung vom 30. April 1915 dokumentiert.

1916 ZH: Kanton Zürich stellt wieder das Militär-Kontrollschild in Frage

09.05.1916 / 10.05.1916

Nachdem der Bundesrat am 6. April 1908 nochmals mit einem Kreisschreiben «betreffend das Verbot der Besteuerung der militärischen Zwecken dienenden Fahrräder und Automobile» an die Kantone bezüglich der Behandlung der Militär-Fahrräder und der Bedeutung deren Kennzeichen endlich alles restlos klar machen wollte, stellt der Kanton Zürich diesen Grundsatz acht Jahren später wieder in Frage. Im Schreiben der Direktion der Justiz und Polizei vom 5. Mai 1916 an das Schweizer Militärdepartement wird Bezug auf das inzwischen 2. Konkordat vom 7. April 1914 genommen, als ob sich darin bezüglich der Armee-Kennzeichen etwas geändert hätte. Man stellt sich erneut auf den Standpunkt: «*dass die Militärradfahrer für den Gebrauch ihrer Fahrräder ausser Dienst einer kantonalen Ausweiskarte mit Kontrollschild bedürfen*.»

Abermals dröselt das Schweizer Militärdepartement die ganze Geschichte seit 1904 nochmals mit sämtlichen Stationen auf und schliesst: «… *sind demnach die Militär-Radfahrer auch ausserhalb des Dienstes nicht verpflichtet, nebst dem eidgenössischen Ausweis sich auch einer Kantonalen Kontrolle zu unterziehen und für eine solche eine Gebühr zu entrichten*». [LINK]

1917: Die Militär-Kontrollschild-Frage flammt wieder auf

Nachdem der Kanton Zürich letztes Jahr die Frage der Behandlung der Militär-Fahrräder und der Bedeutung deren Kennzeichen wieder aufgeworfen hat, flammt das Thema nun schweizweit wieder auf. Das Eidgenössische Militärdepartement EMD muss sich unter anderem mit Beschwerden aus den Kantonen Basel-Land, Basel-Stadt, Genève und Bern befassen. Selbst der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB wendet sich wegen der gehäuften Klagen an das EMD. Es scheint, dass die Beamten-Generation, welche zwischen 1897 und 1908 für das Thema zuständig war, am Aussterben ist und die nachfolgende Generation keine Ahnung über die diesbezügliche Entwicklung bzw. über den Stand der Dinge hat. Mit scheinbarer Gelassenheit betet das EMD den Sachverhalt für jeden Kanton wieder einzeln runter. [LINK]

1917: Bundesrat entscheidet über Velonummern der Post

19.10.1917

Im Jahr 1917 gibt es noch die Telegraphen- und Telephonverwaltung, welche dem Post- und Eisenbahndepartement (kurz «Postdepartement») untersteht. Nun gibt es zwischen dieser Behörde und dem Kanton Waadt Meinungsverschiedenheiten, über welche der Bundesrat am 19. Oktober 1917 befinden muss.

Mit Sicherheit wissen wir aus dem Protokoll, dass der Kanton Waadt verlangt, dass die Telegraphen- und Telephonverwaltung ihre Fahrräder zur Einholung einer kantonalen Fahrbewilligung (inkl. der Abgabe von Nummernschildern) verlangt und dass die Telegraphen- und Telephonverwaltung für diesen amtlichen Akt Gebühren bezahlen muss. Andererseits scheint die Telegraphen- und Telephonverwaltung zwar bereit zu sein ,die Schilder zum Selbstkostenpreis zu beziehen, allerdings ist sie nicht bereit, für die Dienstleistung des Kantons Gebühren zu bezahlen.

Zur Klärung der Situation holt der Bundesrat eine Stellungnahme des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD ein. Dieses stellt unter anderem fest, «dass, die Telegraphen- und Telephonverwaltung nicht verpflichtet ist, ihre Fahrräder mit kantonalen Kontrollschildern zu versehen».

Leider wird aus dem Protokoll nicht ersichtlich, auf welcher Grundlage das EJPD zu diesem Schluss kommt.

Gestützt auf bzw. gestärkt durch den Bericht des EJPD verschärft das Postdepartement seinen ursprünglichen Antrag wie folgt:

> *1. Die Bezahlung der vom Kanton Waadt geforderten, jährlichen Gebühr von Fr. 3 für die Fahrräder der Telegraphen- und Telephonverwaltung abzulehnen;*
>
> *2. Künftig die Einholung der kantonalen Verkehrsbewilligung für die Fahrräder der Telegraphen- und Telephonbureaux abzulehnen.*

Diesem überarbeiten Antrag stimmt der Bundesrat zu und erhebt ihn zum Beschluss.

Daraus schliessen wir bezüglich der Geschichte der Fahrradkennzeichen, dass:

- die Schweizer Armee seit dem Jahr 1905 eigene Fahrradkennzeichen ausgibt, während die Bundesbehörden wie Post, Bahn und Zoll im Jahr 1917 noch keine eigenen Velonummern kennen;
- es bezogen auf die Anzahl der Fahrräder bei diesem Rechtsstreit vor allem um jene der Post geht;
- es sich bei der strittigen Situation mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine Konstellation handelt, welche ausschliesslich im Kanton Waadt besteht. Andernfalls hätte die Bundesbehörde dieses Thema durch den Bundesrat wohl generell klären lassen;
- es hier nicht um die Schaffung eines Präzedenzfalls (für andere Kantone) geht, da dieser Umstand im Protokoll vermutlich zur Sprache kommen würde;
- man bei einer engen Auslegung des Konkordats betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern, vom 7. April 1914 [DOKUMENT], die Haltung des Kantons Waadt durchaus nachvollziehen kann;
- sich die gängige Praxis der übrigen Kantone jedoch offenbar von jener des Kantons Waadt grundlegend unterscheidet;
- in der Verordnung des Bundesrats offensichtlich eine Lücke besteht, welche mit dem heutigen Beschluss geschlossen werden soll.

Artikel 58 des Konkordats regelt generell: «*Jedes Fahrrad muss mit einem nummerierten Kontrollschilde versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.*»

Artikel 61 regelt die Ausnahmen abschliessend: «*Von der Verpflichtung, die oben erwähnten Ausweise (Ausweiskarten und Kontrollschilder) bei sich zu führen, sind ausgenommen:*

> *1. die Militärradfahrer im Dienst;*
> *2. die Ausländer auf der Durchreise, sofern ihr Aufenthalt in der Schweiz nicht länger als drei Monate dauert, sofern sie im Besitze der Kontrollausweise ihres Wohnsitzstaates sind und dieser Gegenrecht hält*.»

Also gibt es zwar Ausnahmen für die Armee-Fahrräder, hingegen sind keine Ausnahmen für die Bundesbehörden vorgesehen. Damit wird klar, dass die Postverwaltung im Prinzip eine Erweiterung des Artikels 61 verlangt und diese de facto vom Bundesrat zugesprochen bekommt. Nun könnte man annehmen, dass diese Lücke spätestens 1932 im ersten Strassenverkehrsgesetz geschlossen wird. Doch daraus wird aus ganz anderen Gründen, auf welche wir später noch ausführlich eingehen

werden, leider nichts. Erst 40 Jahre später, im Strassenverkehrsgesetz aus dem Jahr 1958, wird es Regelungen zu den Fahrradkennzeichen des Bundes geben.

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

1918 ZG: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder mit Doppel-Jahrgang

01.01.1918

Wie bereits im Kanton Zürich, wo es bis 1914 drei verschiedene Formen von Emaille-Schildern gibt, wird nun auch im Kanton Zug festgestellt, dass es Radfahrer gibt, welche die Entrichtung der jährlichen Taxen umgehen. Da die Emaille-Schilder im Kanton Zug bisher alle dieselbe Form haben (herzförmig) ist das Problem hier noch gravierender als in Zürich. D.h. eine Kontrolle, ob die Taxen für das aktuelle Jahr bezahlt wurden, ist über das Fahrradkennzeichen nicht möglich. Am 13. September 1916 beantragt die Polizei-Direktion des Kantons Zug, dass die Anzahl der Formen der Kennzeichen zur besseren Kontrolle ebenfalls erweitert wird.

Am 17. Januar 1917 wird die Vollziehungsverordnung vom 8. März 1905 einer Teilrevision unterzogen. [DOKUMENT] Dieser ist zu entnehmen, dass der Regierungsrat das geschilderte Problem ernst nimmt, sich jedoch für eine etwas andere Lösung, als die von der Polizei-Direktion vorgeschlagene, entschieden hat. Die Anzahl der Formen wird zwar wie vorgeschlagen erweitert, doch wird gleichzeitig das Schild nun mit Jahrgang versehen. Allerdings nicht mit einem Jahr, sondern mit zwei. Ab 1918 trägt jedes Kennzeichen einen Doppel-Jahrgang; eine schweizweit einzigartige Lösung [BILD].

Durch die Limitierung der Seriennummer auf vier Ziffern, kommt es mit dem Konzept der Doppel-Jahrgänge allerdings regelmässig zu Engpässen. Im Gegensatz zu anderen Kantonen wird dieses Problem in Zug nicht mit einer B-Serie und der entsprechender Zusatz-Kennzeichnung "B" gelöst. In Zug wird bis 1933, im zweiten Jahr der Gültigkeit oftmals zusätzlich ein einjähriges Fahrradkennzeichen nachgeprägt, damit der Bedarf gedeckt werden kann. Somit sind im Kanton Zug für verschiedene ungerade Jahre Fahrradkennzeichen in zwei Versionen im Umlauf.

1920 SO: Trendsetter für das Material

Vermutlich ist Solothurn der erste Kanton, der um 1920 Fahrradkennzeichen vollständig aus Aluminium ausgibt [BILD]. Damit kommt (vor graphischer Gestaltung, Abmessung, Form und Hintergrundfarbe) erstmals das Material des 1962 von allen Kantonen umgesetzten Schweizer-Norm-Designs für Fahrradkennzeichen zur Anwendung.

1921 FL: Liechtenstein führt Velonummern mit Finanzgesetz ein

31.01.1921

Aufgrund der damaligen Datenlage aus dem Landesarchiv haben wir im Mai 2023 noch angenommen, dass Liechtenstein die Fahrradkennzeichen im Jahr 1925 eingeführt hat. Demzufolge hatten wir folgende zwei Kapitel verfasst:

- 1923 FL: Liechtenstein schafft mit Steuergesetz Voraussetzungen für Velonummern
- 1925 FL: Liechtenstein führt Fahrradkennzeichen ein

Im Juni 2023 erhielten wir dann (ohne eine direkte Anfrage von uns) vom Gemeindearchiv Schaan eine Kopie eines Fahrrad-Evidenzhaltungs-Registers. Daraus geht hervor, dass bereits im Jahr 1921 Fahrradsteuern erhoben wurden. Vertiefte Abklärungen im Landesarchiv haben anschliessend bestätigt, dass die Einführung der «Nummern» bereits vier Jahre früher stattgefunden hat als bisher angenommen.

Grundlage für die Einführung ist das Finanzgesetz für das Jahr 1921. Es wird am 31. Januar 1921 mit Zustimmung des Landtages von Fürst Johann II «der Gute» höchst persönlich, in der grossgeschriebenen Ich-Form angeordnet und schlicht mit «Johann» gezeichnet. Er war es auch, der im selben Jahr, zu seinem 81. Geburtstag am 5. Oktober 1921 für das Fürstentum eine neue Verfassung erliess, die auch 100 Jahre später noch gültig ist.

Die Einführung der Fahrradkennzeichen ist in Artikel 3, Buchstabe E des neuen Finanzgesetzes geregelt: «*Es wird eine Fahrradsteuer eingeführt und mit dem Ansatze von 3 Franken pro Rad eingehoben; die näheren Bestimmungen und über die für die Verabfolgung von Karten und Nummern einzuhebenden Gebühren wird die Regierung durch Verordnung erlassen*» [DOKUMENT].

Die Unterzeichnung des Finanzgesetzes findet notabene in Wien statt, wo der Fürst zu diesem Zeitpunkt weilt. Er ist fast permanent im Ausland abwesend, was von seiner Bevölkerung zunehmend kritisch gesehen wird. Offenbar besucht Johann II sein Land in 60 Jahren nur fünfmal. Dazu muss man wissen, dass er sein Fürstentum von Schloss Valtice (Feldsberg), in Tschechien aus regiert, wo er nach über 70-jähriger Regentschaft im Jahre 1929 auch stirbt. Feldsberg war damals noch der Hauptsitz des Hauses Liechtenstein.

1921: Bund verschafft sich die Kompetenzen

22.05.1921

Am 22. Mai 1921 stimmt das Volk einem neuen Artikel in der Bundesverfassung zu, welcher die Gesetzgebung für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in die Kompetenz des Bundes überführt:

Bundesverfassung Art. 37bis
[1] Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.
[2] Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienst des Bundes bleiben vorbehalten.

Auf dieser Basis wird nun das "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" erarbeitet.

1921 FL: Liechtenstein regelt das Fahrrad-Kontrollschild

15.06.1921

Nachdem Fürst Johann II am 31. Januar 1921 mit dem Finanzgesetz für das Jahr 1921 die Einführung der Fahrradsteuer und der Fahrradkennzeichen angeordnet hat, regelt die Regierung am 15. Juni 1921 wie vorgesehen die Details dazu [DOKUMENT]. Die Verordnung betreffend die Einhebung der gemäss Artikel 3, Buchstabe E des Finanzgesetzes zu entrichtenden Fahrradsteuer legt unter anderem fest:

Artikel 2

1) Jedes in Benützung genommene Fahrrad ist mit einem nummerierten Kontrollschilde zu versehen, welcher dem Radfahrer gegen Rückersatz des Selbstkostenpreises vom Lande beigestellt wird.

2) Dieser Kontrollschild ist am Hinterteil der Maschine gut sichtbar, parallel zur Lenkstange zu befestigen.

Artikel 3

Die Ortsvorsteher haben unter Zugrundelegung der amtlichen Kontrollnummer ein Evidenzhaltungsregister zu führen, in welchem der Name, die Hausnummer des Fahrradbesitzers und ausserdem noch die Fabrikmarke des Fahrrades mit der diesbezüglichen Nummer einzuführen ist.

Artikel 8

1) Wer auf eine Fahrbewilligung verzichtet, hat den Nummernschild dem Ortvorsteher abzugeben, ansonsten er weiter steuerpflichtig ist.

2) Ist der Nummernschild noch ganz unbeschädigt, so wird der dafür bezahlte Betrag zurückbezahlt.

Artikel 11

Die der Partei auszufertigende Zahlkarte hat den Namen der Partei, die Bezeichnung des in Frage kommenden Steuerjahres, die Kontrollnummer, das Datum der erfolgten Zahlung sowie die Unterschrift des Steuereinhebers zu enthalten.

Artikel 15

Für die Einbringung der nicht rechtzeitig abgeführten Fahrradsteuern und der im Vollzuge dieser Verordnung verhängten Bussen gelten die für die Einbringung von Steuerrückständen bestehenden Vorschriften.

Die Verordnung tritt per sofort in Kraft.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Während im Finanzgesetz noch von «Nummer» gesprochen wird, nennt die Verordnung das Fahrradkennzeichen nun, wie in der Schweiz, «nummeriertes Kontrollschild» oder auch «Nummernschild».
- Das Kontrollschild wird «vom Lande» bereitgestellt. D.h. ab dem Jahr 1921 gibt es einerseits das Kontrollschild, welches belegt, dass das Velo offiziell für die Fahrradsteuer registriert ist. Ob die Steuer für das aktuelle Jahr entrichtet wurde, kann nur der «Zahlkarte» des Radfahrers bzw. dem «Evidenzhaltungs-Register» der Gemeinde entnommen werden.
- Gleichzeitig gibt es bereits seit rund 10 Jahren die «Nummerntafeln» der Radfahrervereinigungen. Diese Schilder wurden zur Vereinfachung des Grenzverkehrs mit Österreich eingeführt. Die Tafel ist das äussere Zeichen dafür, dass der Verein die solidarische Bürgschaft für seine Mitglieder übernimmt und damit die Entrichtung der Kaution bei Grenzübertritt entfällt.
- Art und Ort der Befestigung des Kontrollschilds entsprechen der Regelung des zu dieser Zeit in der Schweiz geltenden Konkordats von 1914.
- Artikel 8 legt fest, dass die Steuerpflicht läuft, solange das Nummernschild nicht dem Ortsvorsteher abgegeben wird. Diese drastische Regelung führt dazu, dass aus den Jahren 1921 bis 1927 kaum Fahrradkennzeichen mehr vorhanden sind, da diese in aller Regel, zur Vermeidung von Steuern, abgegeben wurden.

- Bei der in Artikel 11 erwähnten «Zahlkarte», worin das Steuerjahr zu vermerken ist, handelt es sich offenbar noch nicht um die erst 1925 mit dem neuen Verkehrsgesetz sowie der entsprechenden Verordnung eingeführten «Ausweiskarte», welche in der Praxis als «Radfahrer-Ausweis» bezeichnet wird.
- Da es sich in Liechtenstein um eine Steuer und nicht, wie in der Schweiz, um eine Gebühr handelt, wird eine versäumte Ablieferung dieser Steuer auch als Steuerrückstand behandelt.

Aus dem in Artikel 3 erwähnten Evidenzhaltungsregister der Gemeinde Schaan sowie einem zu diesem Register gehörenden Radfahrer-Ausweis lassen sich interessante Schlüsse ziehen, auf welche wir weiter unten eingehen werden.

1921 FL: Liechtenstein gibt staatliche Kontrollschilder für Velos aus

15.06.1921

Nachdem am 15. Juni 1921 die Fahrradsteuer und die Fahrradkennzeichen per Verordnung geregelt sind, werden die Kontrollschilder nun eingeführt [DOKUMENT]. In der Dokumentation «Die Entwicklung der Liechtensteinischen Mobilität seit 1900» des Liechtenstein -Instituts (Christoph Maria Merki) wird auf Seite 21 zur Ausgabe der Velonummern beschrieben*: «1921 wurde eine Fahrradsteuer eingeführt: Für jedes Fahrrad war eine jährliche Steuer von drei Franken zu bezahlen. Im Gegenzug erhielt man dafür auf der Gemeinde ein Kontrollschild. Einen Monat nach der Publikation der entsprechenden Verordnung waren insgesamt 976 Fahrräder angemeldet: 170 in Balzers, 150 in Schaan und Vaduz, 120 in Mauren und 115 in Eschen. Die Regierung rechnete für das ganze Jahr 1921 mit der Anmeldung von insgesamt 1'000 Fahrrädern. Dies entspräche umgerechnet einem auf etwa neun Einwohner*» [LINK].

Am 9. Juni 2024 wird auf Ricardo ein 10 x 10 cm grosses Schild mit der schwarzen Aufschrift «Fürstentum Liechtenstein, 936» auf weissem Grund sowie dem farbigen Wappen des Fürstentums versteigert. Es besteht aus einem dünnen, erhaben geprägten Eisenblech (Buchstaben, Ziffern und Wappen), das auf eine stabile Eisenplatte mit abgerundeten Ecken genietet ist.

Der neue Besitzer vermutet zwar, dass es sich um ein Fahrradkennzeichen handelt, doch die Bestimmung dieses Schildes gestaltet sich zunächst schwierig. Unter Sammlern wird sie kontrovers diskutiert. Es gibt sogar Stimmen, die der Meinung sind, es handle sich dabei um eine Hausnummer. Amtlich belegt ist, dass es sich dabei weder um ein Auto- noch ein Motorradkennzeichen handelt. Denn ab dem 12. August 1915 wird für Motorfahrzeuge per Verordnung ein Erkennungszeichen mit dem Buchstaben «L» vorgeschrieben [LINK]. Diese Regelung wird per 1. Januar 1925 mit einer neuen Verordnung ersetzt, welche nun für Motorwagen und Motorräder Kontrollnummern mit den Buchstaben «FL» vorschreibt [LINK].

Mit hoher Wahrscheinlichkeit handelt es sich beim Schild «Fürstentum Liechtenstein, 936» um eines dieser allerersten staatlichen Fahrradkennzeichen [BILD]. Diese Annahme lässt sich jedoch mit keinem amtlichen Dokument belegen, da wir dort (wie für die frühen Velonummern in vielen Schweizer Kantonen auch) bis heute keine Beschreibung über Beschaffenheit, Grösse, Farbe und Beschriftung gefunden haben. Gestützt wird die Annahme jedoch durch eine äusserst aufschlussreiche Kette von Indizien.

Zum einen ein Foto im Historischen Lexikon des Fürstentums Liechtensteins unter dem Titel «LGT Bank in Liechtenstein» [LINK]. Dort sind Mitarbeitende der Bank in den 1920-er Jahren vor ihren

Büroräumlichkeiten im Regierungsgebäude in Vaduz zu sehen. Darauf ist für uns Johann Ospelt oder genauer sein Velo von besonderem Interesse, das ebenfalls mit aufs Bild muss, damit er es mit Stolz und zu unserem Glück präsentieren kann. Wenn man das Foto etwas vergrössert, ist unterhalb des Sattels bzw. oberhalb der hinteren Gabel deutlich die Rückseite eines quadratischen Fahrradkennzeichens zu erkennen. Dieses dürfte die am Schild «Fürstentum Liechtenstein, 936» gemessene Grösse von 10 x 10 cm haben.

Bereits um 1915 haben im Fürstentum die Radbund-Vereinigungen eigene Schilder ausgegebenen. Beim Kennzeichen auf dem Bild kann es sich jedoch nicht um eines dieser Schilder handeln. Diese waren aus emailliertem Stahlblech und hatten spitze Ecken [BILD]. Wohingegen beim Kontrollschild «936», wie auch beim Kennzeichen auf dem Foto vor der LGT Bank, die Ecken abgerundet sind.

Ausserdem gibt es mit grosser Wahrscheinlichkeit eine direkte Verbindung zum Fahrrad-Evidenzhaltungs-Register der Gemeinde Schaan [LINK]. Dieses belegt eindeutig die von Christoph Maria Merki genannte Zahl, der im ersten Ausgabe-Monat des Jahres 1921 registrierten 976 Velos, wovon 150 auf die Gemeinde Schaan fallen. Der Gemeinde Schaan wird gemäss dem Register der Nummernkreis ab der Zahl 850 zugeteilt. Das wiederum würde heissen, dass in Schaan nach dem ersten Monat die Kennzeichen genau bis zur Nummer 999 ausgegeben werden. Falls also dieses Evidenzregister tatsächlich die von uns angenommenen Kontrollschilder dokumentiert, können wir das Kennzeichen «936» sogar seinem damaligen Besitzer zuweisen. Gemäss dem Eintrag auf Seite 9 handelt es sich um Robert Röckle, wohnhaft im Haus Nummer 211, der ein Fahrrad Naumann 15 sein Eigen nennt. Dieses wiederum würde dann zu den besagten 976 Velos gehören, welche nach dem 15. Juni 1921 innerhalb eines Monats im Fürstentum registriert wurden.

Nicht belegt, jedoch aufgrund der im Kapitel «1928 FL: Erste nummerierte Kontrollschilder – eine Rekonstruktion» dargelegten Hinweise wahrscheinlich ist, dass die Schilder dieser ersten Serie ohne Jahrgang mehrere Jahre, vermutlich bis im Jahr 1927 gültig waren.

Nachdem also alle Indizien eindeutig auf eines der ersten staatlichen Kontrollschilder für Velos hinweisen, fehlt dazu nur noch die amtliche Bestätigung. Falls Sie diese gefunden haben, sind wir sehr daran interessiert.

1921 FL: Schweiz verlangt Kaution von Radfahrern aus Liechtenstein

03.09.1921

Im Fürstentum Liechtenstein werden die ersten Nummerntafeln für Fahrräder nach 1910 von den Radbund-Vereinigungen ausgegeben. Der Schmuggel von Fahrrädern im Grenzverkehr mit Österreich ist offenbar derart gravierend, dass jede Person, welche die Grenze zu Österreich mit dem Fahrrad überqueren will, eine Kaution (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30’000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war, die Entrichtung dieser Kaution mit einer solidarischen Bürgschaft für ihre Mitglieder aus der Welt zu schaffen [DOKUMENT]. Äusseres Zeichen für die Zugehörigkeit zu einem solchen Verein sind die Nummerntafeln. Siehe dazu Kapitel «1915 FL: Einführung der Nummerntafeln in Liechtenstein».

Die Korrespondenz zwischen der Direktion des III. schweizerischen Zollkreises und der Regierung von Liechtenstein im September 1921 zeigt nun auf, dass das Problem des Fahrradschmuggels offenbar auch im Grenzverkehr mit der Schweiz besteht. Liechtenstein fragt in der Schweiz an (dieses Schreiben ist im Landesarchiv nicht vorhanden), ob die Schweiz, nun, da im Fürstentum per 15. Juni 1921 die nummerierten Kontrollschilder für Fahrräder eingeführt werden, auf die bisher verlangte Kaution bei der Einreise aus Liechtenstein mit einem Fahrrad verzichtet.

Die Antwort der Zolldirektion fällt negativ aus. Die Schweiz ist nicht bereit, auf die Kaution von 25 Franken zu verzichten: «*Für die aus dem Liechtenstein in die Schweiz zum vorübergehenden Gebrauch eingeführten Fahrräder muss auch fernhin die Hinterlage von Fr. 25.- pro Rad verlangt werden unter Ausstellung des üblichen Kontrollscheines. Für Mitglieder der Radfahrer-Verbände, welche bei der eidg. Zollverwaltung Generalbürgschaften deponiert haben, bleibt die zugestandene Verkehrsbegünstigung weiterhin in Kraft, d.h. die Verbände müssen jährlich die Erneuerung der Begünstigung nachsuchen unter Vorlage der genauen Mitgliederverzeichnisse, welche ausser den Namen des Fahrradinhabers, auch die Fabriknummer und Marke des Rades tragen müssen*».

Nach dem abschlägigen Bescheid aus der Schweiz, lädt die Regierung des Fürstentums Emil Bargetze und Philipp Elkuch, beide Vorstand eines Radfahrerklubs vor (siehe Rückseite des Antwortschreibens). Das Gespräch wird protokolliert. Daraus wird ersichtlich, dass die Vereine immer noch Nummerntafeln als «Vereinszeichen» ausgeben: «*Es ist selbstverständlich möglich, dass die Radfahrervereine fortbestehen und nur die Steuertafel* (Fahrradkennzeichen des Staats) *als Vereinszeichen für die Verkehrsbegünstigungen führen*». D.h. neu würden die Vereine nach dieser Idee auf ihr bisheriges Vereinszeichen (Nummerntafel) verzichten. Allerdings würden sie es bevorzugen, wenn das Land die Bürgschaft für alle Radfahrer übernehmen würde. Die Regierung lehnt dieses Anliegen ab, da sie das Risiko, welches sich aus der Übernahme der Bürgschaft ergeben würde, aus verschiedenen Gründen als zu gross einschätzt. Es sollen bezüglich des Grenzverkehrs mit St. Gallen weitere Abklärungen gemacht werden [DOKUMENT]. Da nicht alle Velofahrer*innen Mitglied eines Radfahrervereins sind, können wir davon ausgehen, dass die Vereine ihre Nummerntafeln, zumindest vorerst, beibehalten. D.h. ab 1921 sind an den Fahrrädern der Mitglieder der Vereine für eine gewisse Zeit vermutlich sowohl eine Nummerntafel des Vereins, wie auch ein Kontrollschild des Landes zu sehen. Erst aus dem Jahr 1932 werden wir ein Dokument finden, aus welchem hervorgeht, dass die Nummerntafeln der Vereine weiterhin beibehalten werden.

Der Vertrag zwischen der Schweiz und Liechtenstein über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet tritt erst am 1. Januar 1924 in Kraft [LINK]. Ob die Kaution für Radfahrer damit ebenfalls abgeschafft wurde, ist uns nicht bekannt; wir gehen jedoch davon aus.

Erwähnenswert ist noch, dass es sich bei dem von der Direktion des III. schweizerischen Zollkreises angeschriebenen «Dr. Hoop, Vaduz» vermutlich um jenen Dr. Josef Hoop handelt, der von 1924 bis 1928 für die Eidgenössische Zollverwaltung arbeitet und danach von 1928 bis 1945 Regierungschef von Liechtenstein ist [LINK]. Auch während seiner Zeit als Regierungschef wird er in verschiedenen Briefen schlicht «Dr. Hoop» genannt. Ihm werden wir in Sachen Velonummern noch mehrmals begegnen.

Quelle: Liechtensteinisches Landesarchiv: Grenzverkehr der Radfahrer / RE 1921/1334

1921: Die Konkordats-Ergänzung

29.12.1921

Die Konkordats-Ergänzung vom 29. Dezember 1921 bezieht sich ausschliesslich auf den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung. Deshalb ist diese Ergänzung für die gesetzliche Entwicklung der Fahrradkennzeichen nicht relevant.

1922: Vorbereitungen zum ersten Bundesgesetz

03.11.1922

Am 3. November 1922 erlässt der Bundesrat die Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr an die Bundesversammlung [DOKUMENT]. Damit wird der Inhalt eines künftigen Strassenverkehrsgesetzes für die Schweiz erstmals öffentlich. Die Einleitung gibt einen ausführlichen Überblick der bisherigen Entwicklung:

- 22. Mai 1921: Die Aufnahme eines Artikels 37bis in die Bundesverfassung wird vom Schweizer Volk angenommen: «*Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen*»
- Als massgebende Wegleitung für die materiellen Inhalte des Gesetzes dienen die bestehenden Konkordate vom 13. Juni 1904 und vom 7. April 1914
- April 1922: Vorentwurf
- 10. - 15. Juli 1922: Vernehmlassung in der Expertenkommission
- Anschliessend Ausarbeitung Gesetzesentwurf durch das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement.

Betreffend die Fahrräder ist dem Entwurf folgendes zu entnehmen:

- Die Benützung von Fahrrädern ohne mechanischen Antrieb ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes am Rad gestattet. Ob das Kontrollschild nummeriert ist oder nicht, bleibt offen.
- Die Kontrollschilder sind für zwei Kalenderjahre gültig und alle zwei Jahre zu erneuern; sie besitzen Gültigkeit für das Gebiet der Eidgenossenschaft. Dies obwohl bereits mehrere Kantone jedes Jahr ein neues Fahrradkennzeichen ausgeben.
- Der in den Konkordaten geregelte Fahrausweis (Ausweiskarte) entfällt.
- Mit einer Busse bis zu Fr. 1000 oder mit Haft bis zu zwei Monaten wird bestraft, wer, um sich der Kontrolle zu entziehen:
  a. ein Motorfahrzeug oder Fahrrad, für das kein Kontrollschild von der zuständigen Behörde abgegeben wurde, mit einem diesen Kontrollschild vortäuschenden Abzeichen versieht;
  b. ein Motorfahrzeug oder Fahrrad mit einem andern als dem ihm von der zuständigen Behörde ausgehändigten Kontrollschild versieht;
  c. den richtigen Kontrollschild ändert, wegnimmt oder unleserlich macht.
- Eine Haftpflichtversicherung für Fahrradfahrer ist weder obligatorisch noch freiwillig vorgesehen.

In Bezug auf das Fahrradkennzeichen gäbe es hier ein paar interessante Aspekte, welche es eigentlich wert wären, etwas genauer beleuchtet zu werden. Darauf verzichten wir jedoch, da solche Betrachtungen rein akademischer Natur wären. Denn alles, was der Bundesrat hier vorschlägt, wird sich über kurz oder lang in Luft auflösen. Interessant wird es jedoch sein, zu sehen, weshalb nichts mehr davon übrigbleibt.

1922 GR: Velonummern-Schlusslicht Graubünden

14.11.1922

Mit dem Fahrverbot für Motorfahrzeuge befindet sich der Kanton Graubünden seit 1900 in einem europaweiten Ausnahmezustand [DOKUMENT]. In diesem Zusammenhang ist zu verstehen, dass es

dort, selbst 20 Jahre nach dem ersten Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr von 1904, noch immer keine Fahrradkennzeichen gibt.

Graubünden ist weder dem Konkordat von 1904 noch jenem von 1914 beigetreten. Dies liegt daran, dass bis 1925 auf dem gesamten Strassennetz des Kantons ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge gilt (zeitweise Ausnahmen für Sanität und Ärzte). Erst am 21. Juni 1925 stimmt der Bündner Souverän im zehnten Anlauf knapp einer Vorlage zu, die das Befahren der Strassen mit Autos bis acht Plätze erlaubt.

Mit dem Einverständnis des bündnerischen Radfahrerverbands zur Einführung einer mässigen Steuer (erstmalige Taxe CHF 5.00; Erneuerungstaxe CHF 2.50) sowie unter dem Eindruck der laufenden Beratungen der Bundesversammlung zu einem Schweizerischen Verkehrsgesetz, ringt sich der Kleine Rat am 14. November 1922 zu einer Verordnung betreffend Fahrradkontrolle durch, welche am 1. Januar 1923 in Kraft tritt. Mit dieser Verordnung werden auch im Graubünden die Kontrollschilder und ein Fahrausweis für Radfahrer eingeführt [DOKUMENT].

1923: Fahrradkennzeichen in allen Kantonen

01.01.1923

Nachdem auch der Kanton Graubünden im Jahr 1923 die Fahrradkennzeichen eingeführt hat, gibt es nun in sämtlichen 25 Kantonen Velonummern. Nachstehend finden Sie einen vollständigen Überblick der ersten kantonalen Verordnungen zu Fahrradkennzeichen mit Links zu den entsprechenden Dokumenten. Auch die erste Verordnung des Kantons Jura aus dem Jahr 1979 ist darin zu finden.

- Übersicht der ersten kantonalen Verordnungen zu Fahrradkennzeichen alphabetisch [DOKUMENT].
- Übersicht der ersten kantonalen Verordnungen zu Fahrradkennzeichen chronologisch [DOKUMENT].

1923: Die Schweiz bleibt (trotz allem) das Land der Fahrradkennzeichen

01.01.1923

Nachdem Graubünden als letzter Kanton Velonummern eingeführt hat, gibt es in der Schweiz am 1. Januar 1923 keine Gemeinde, keine Stadt, keinen Bezirk und keinen Kanton mehr, in welchem Fahrradkennzeichen nicht amtlich verordnet sind. Diesen Tag nutzen wir, um feierlich zu erklären, dass die Schweiz weltweit das Land der Velonummern und Fahrradkennzeichen ist und bleibt.

Zwar wird das Fahrradkennzeichen in der Schweiz weder erfunden, noch als erstes verordnet oder eingeführt. Die Innovation, die erste Verordnung sowie die erste Einführung gehen auf das Jahr 1876 zurück und haben in der Stadt München stattgefunden. Auch die erste landesweite Einführung von nummerierten Fahrradkennzeichen hat nicht 1923 in der Schweiz, sondern (je nach Quelle) bereits zwischen 1894 und 1897 in Belgien stattgefunden.

Trotz allem kann die Schweiz für sich in Anspruch nehmen, dass sie das einzige Land ist, in dem ununterbrochen, während 119 Jahren (1893-2011), staatliche Institutionen (Gemeinden, Städte und Kantone) Fahrradkennzeichen ausgeben. Davon während 40 Jahren (1893-1932) ohne eine einheitliche Gesetzgebung (Bundesgesetz). Auch ist sie der einzige Nationalstaat, in welchem landesweit,

ohne Unterbruch während 89 Jahren (1923-2011) Fahrradkennzeichen ausgegeben werden. Davon während 10 Jahren (1923-1932) ohne eine staatliche Gesetzgebung (Bundesgesetz).

Vor allem aber gibt es kein anderes Land, in welchem sich bei der Gestaltung von Fahrradkennzeichen nebeneinander eine derart kreative Vielfalt entwickelt wie in der Schweiz. Bis Ende 1932 gibt es 25 verschiedene kantonale Regelungen bezüglich Fahrrad-Bewilligungen und -Kennzeichen. Bezüglich der Gestaltung der Velonummern wirkt der meist eher als negativ konnotierte Kantönligeist als üppige Quelle der Kreativität. Dank ihm werden bis 1932 Kennzeichen in weit mehr als 100 verschiedenen Designs ausgegeben. Darunter zahlreiche Werke, die durchaus als Kunst bezeichnet werden dürfen.

Diese Vielfalt wird zwar per Bundesgesetz per 1. Januar 1960 mit der Definition des «Schweizer-Norm-Designs» offiziell beendet, doch wird diese Normierung in der Praxis nie vollständig umgesetzt. Die Kantone Basel-Land und Thurgau stellen die Fahrradkennzeichen erst 1962 auf das einheitliche Mass von 5 x 8 cm um. Der letzte Schritt zur Umsetzung des «Schweizer-Norm-Designs» erfolgt dann im Jahr 1981. Erst dann wird auch die Vorschrift, bezogen auf den unteren Rand ohne Belag, von sämtlichen Kantonen umgesetzt. Doch gibt es auch danach noch mehrere Kantone, wie z.B. Aargau, welche mit kleinen Besonderheiten an ihren Velonummern ausserhalb der definierten Norm bis zum letzten Aluminium-Schild im Jahr 1988 ihre Individualität pflegen.

Und zu guter Letzt haben die Fahrradkennzeichen in keinem anderen Land der Welt über Jahrzehnte gesellschaftlich und politisch derart hohe Wellen geschlagen wie in der Schweiz, was letztlich einen wichtigen Teil des Salzes in der geschichtlichen Suppe ausmacht.

1923 FL: Liechtenstein verankert Nummernpatte im Steuergesetz

11.01.1923

Am 31. Januar 1921 wurden mit dem Finanzgesetz für das Jahr 1921 die Fahrradsteuer und die Fahrradkennzeichen eingeführt. Die Details dazu hat die Regierung am 15. Juni 1921 per Verordnung geregelt.

Am 11. Januar 1923 wird die Fahrradsteuer und die Nummernplatte im neuen Steuergesetz verankert. In Artikel 87 werden die Gemeinden befugt, Automobil- und Fahrradsteuern zu erheben. Bezüglich der Erhebung und der Verwendung der Fahrradgebühren sind die Gemeinden des Fürstentums organisatorisch und steuerlich also mit den Schweizer Kantonen zu vergleichen. In Artikel 105 wird die jährliche Steuer für Fahrräder auf 2 Franken festgelegt. Gleichzeitig mit der Steuer ist die Gebühr für die Nummernplatte zu entrichten, welche für Fahrräder zusätzlich 1 Franken beträgt [DOKUMENT].

Aus Schweizer Sicht besonders interessant ist, dass im Gesetz vom Januar 1923 sämtliche Beträge in Schweizer Franken deklariert werden. Erwähnenswert ist dies, da zum Zeitpunkt als dieses Gesetz publiziert wird, die offizielle Landeswährung in Liechtenstein die österreichische Krone ist. Da sich diese jedoch in freiem Fall befindet, hat Fürst Johann II «der Gute» bereits 1920 die Ausgabe von Notgeld mit der Bezeichnung Heller erlassen. Zur selben Zeit etabliert sich der Schweizer Franken im täglichen Leben mehr und mehr als Schattenwährung mit sicherem Wert.

Bereits am 19. März 1923 schliesst sich Liechtenstein wohl dem schweizerischen Zollgebiet an. Doch nach Verhandlungen mit der Schweizer Regierung tritt die Einführung des Schweizer Frankens als Landeswährung erst am 26. Mai 1924 (also nach dem Steuergesetz) offiziell in Kraft. Offenbar be-

stehen nicht nur auf der Strasse, sondern auch im Parlament keinerlei Zweifel darüber, dass der Franken die künftige Währung im Land sein wird.

Zur selben Zeit werden im Fürstentum auch verschiedene Gesetze dem Schweizer Standard angeglichen. Das vorliegende Steuergesetz ist eines davon. Wir werden sehen, dass unsere Nachbarn auch für die Gestaltung der Fahrradkennzeichen auf das Design von Schweizer Kantonen zurückgreifen. Ansonsten unterscheidet sich die Geschichte der Fahrradkennzeichen im Fürstentum jedoch in verschiedenen Aspekten deutlich von jener der Schweiz.

1923 ZH: Obligatorische Haftpflichtversicherung

18.02.1923

In Ergänzung des immer noch gültigen Konkordats von 1914 und in Abstimmung mit den Radfahrerverbänden führt der Kanton Zürich am 18. Februar 1923, im zweiten Anlauf, mit einem neuen Gesetz die obligatorische Haftpflichtversicherung auch für Fahrräder erfolgreich ein [DOKUMENT].

Der erste Versuch scheiterte an der Opposition der Radfahrerverbände. Diese hatten das Obligatorium für ihre Mitglieder bereits seit langem zu günstigen Prämien eingeführt. Die günstige Haftpflichtversicherung war für die Verbände ein erfolgreiches und wichtiges Mittel, neue Mitglieder zu gewinnen. Diesen bedeutenden Marktvorteil wollten sie sich durch eine rein staatliche Lösung nicht entreissen lassen. Die Lösung, welche das Gesetz nun möglich machte, sieht vor, dass die Versicherung, als eine von drei Möglichkeiten, auch über einen Verband abgeschlossen werden kann.

Dieser Erfolg gegen den Staatsapparat gibt den Verbänden Erfahrung und Rückenwind. Spätestens jetzt haben sie den Status einer auch politisch einflussreichen und ernstzunehmenden Kraft. Nach dieser erfolgreichen Generalprobe auf kantonaler Ebene sind die Radfahrerverbände bereit, auch auf Bundesebene für ihre Interessen zu kämpfen.

1923 EJPD: Befragung der Kantone zur Notwendigkeit der Velonummern

05.03.1923

Die Vorbereitungen für ein erstes Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr gehen weiter. Mit Kreisschreiben vom 5. März 1923 informiert die Polizei-Abteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD die Polizeidirektionen der Kantone und der grossen Städte, dass die Radfahrerverbände wiederholt gewünscht haben, die Vorschriften über die Kontrollschilder der Fahrräder, im ersten Bundesgesetz über den Verkehr, fallen zu lassen. Mit Bezug auf das Ausland stellt nun auch das EJPD den Nutzen der Fahrradkennzeichen in Frage und bittet um Mitteilung von Erfahrungen [DOKUMENT].

1923 BL: EJPD-Befragung - die schnelle und kurze Antwort aus Liestal

09.03.1923

Bereits vier Tage nach der Anfrage des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD erfolgt am 9. März 1923 die knappe und klare Antwort aus Liestal. In Basel-Land (wie auch in der grossen Mehrheit der übrigen Kantone) kann man sich dem Wunsch, auf die Fahrradkennzeichen zu verzichten, nicht anschliessen. Man ist einerseits der Meinung, dass die Schilder die Kontrolle der Bezahlung der Fahrbewilligung und die Feststellung der Identität der Radfahrer wesentlich vereinfachen.

Andererseits sei die aufzuwendende Mühe ohne die Fahrradkennzeichen keineswegs geringer und die Mehrkosten der Schilder ganz unbedeutend [DOKUMENT].

1923 SH: EJPD-Befragung - die ausführliche Antwort aus Schaffhausen

12.03.1923

Die Stadtpolizei des Kantons Schaffhausen ist, wie bereits der Kanton Basel-Land, dezidiert der Meinung, dass die Kontrollschilder beibehalten werden müssen. Unter anderem wird darauf hingewiesen, dass vor allem dank der Fahrradkennzeichen im Jahr 1922 nicht weniger als 310 Radfahrer verzeigt und 300 mit Bussen belegt wurden:

«*Es ist ja leider Tatsache, dass bei Unglücksfällen aller Art hervorgerufen durch Radfahrer, die fehlbaren Radler ohne sich um den Unfall oder den Verunfallten selbst zu kümmern, um nicht erkannt zu werden und für die Folgen verantwortlich gemacht werden zu können, einfach wieder auf ihr Vehikel steigen und sich davon machen, In den meisten derartigen Fällen gelingt es dann aber und zwar nur auf Grund des Kontrollschildes den Täter zu eruieren. Wegen Übertretung der Vorschriften über den Fahrradverkehr mussten in der Stadt Schaffhausen im Jahre 1922 nicht weniger als 310 Radfahrer verzeigt und 300 mit Busse belegt werden. Weitaus der grössere Teil der Fehlbaren konnte nur durch den Kontrollschild festgestellt werden*» [DOKUMENT].

1923: Kantonale Polizeidirektoren stellen sich gegen Bundesrat

18.05.1923

Nach der schriftlichen Umfrage vom 5. März 1923 bei den Kantonen findet am 18. Mai 1923 in Schaffhausen die jährliche Polizeidirektoren-Konferenz statt. Auch hier stehen die Vorbereitungen eines ersten Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr im Zentrum. Das Eintrittsreferat «*Die Beibehaltung des kantonalen Kontrollschildes für Fahrräder*» wird von Bundesrat Heinrich Häberlin, seines Zeichens Vorsteher des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD, höchst persönlich gehalten. Damit macht der Bundesrat deutlich, welche Brisanz sich inzwischen rund um das Fahrradkennzeichen entwickelt hat. Um dem Auftritt noch etwas mehr Gewicht zu verleihen, ist auch Heinrich Bolli, Präsident der ständerätlichen Kommission für das Automobilgesetz zugegen.

Zu Beginn stellt Häberlin die Frage, ob es überhaupt notwendig ist, Bestimmungen über Radfahrer und Fahrräder in das Gesetz aufzunehmen, denn die Radfahrer könnten, je nach Ausgestaltung des Gesetzes, für die kommende Abstimmungskampagne zu dessen Gefahr oder Hilfe werden. Deshalb möchte er die 700'000 Radfahrer der Schweiz zu Freunden des Gesetzes machen. In dieser Hinsicht muss man dem Bundesrat durchaus eine gewisse Weitsicht attestieren. Mit Blick auf die mächtigen Radfahrerverbände kann er sich ein «*vorsichtiges Ausschalten der Radfahrerbestimmungen …* (und damit) *diese Leute in Bezug auf das Automobilgesetz zu neutralisieren*» vorstellen. Allerdings sieht er dabei auch die Gefahr, dass sich die Radfahrer durch ein solches «Ausschalten» nicht ernst genommen fühlen. Aus letzterem Grund schlage man vor, einige wichtige Regelungen in das Gesetz aufzunehmen.

Häberlin informiert, dass man einerseits erfahren hat, dass aus Sicht der Radfahrerverbände die Nummerierung der Kontrollschilder das grösste Problem sei. Andererseits hat die Umfrage bei den Kantonen ergeben, dass diese die Kontrollschilder beibehalten wollen. Der Bundesrat schlägt nun den gut eidgenössischen Kompromiss vor, die Kontrollschilder beizubehalten und gleichzeitig auf deren Nummerierung zu verzichten. Die Verbände seien mit dieser Lösung einverstanden. Anschliessend

relativiert er den Nutzen der Nummerierung für die Polizei und erklärt, dass diese Nummer für die Radfahrerverbände inzwischen zu einer «Ehrensache» geworden sei.

Danach erklärt Häberlin, weshalb es nicht angehe, die Haftpflichtversicherung den Kantonen zu überlassen und dass die Radfahrerverbände diese für ihre Mitglieder bereits obligatorisch gemacht haben. Deshalb sehe der Gesetzesentwurf ein Obligatorium vor.

Abschliessend wird, vermutlich zum ersten Mal von einem Bundesrat auf eidgenössischer Ebene, das unnummerierte Kontrollband, also die Banderole ins Spiel gebracht. Diese Banderole war bis dahin in der Schweiz unbekannt. Sie wird nebst den herkömmlichen Kontrollschildern als geeignetes Mittel angepriesen, um festzustellen, aus welchem Kanton ein bestimmter Radfahrer kommt, ob die Steuer bezahlt und die Versicherung abgeschlossen ist. Anschliessend berichtet Regierungsrat Maurer, wie der Kanton Zürich die Haftpflichtversicherung für Radfahrer am 18. Februar 1923, im zweiten Anlauf erfolgreich eingeführt hat.

Die Diskussion zeigt, dass die Kantone zwar für «die opportunistischen und referendumspolitischen Erwägungen» des Bundesrats Verständnis haben. Einige sehen in diesem Kompromiss mit den Radfahrerverbänden jedoch nur den ersten Schritt dazu, die Einnahmen aus Fahrradsteuern abzuschaffen. Der Kanton Luzern meldet diesbezüglich «schwere Bedenken» an.

Andere Kantone setzen sich für das nummerierte Kontrollschild ein, damit die Polizei ihre Aufgaben, wie die Aufklärung von Velodiebstählen und Unfällen erfüllen kann. Einige sind der Meinung, dass das nummerierte Kontrollschild präventive Wirkung auf das Verhalten der Fahrradfahrer hat bzw. ohne die Nummerierung die Anonymität zu noch mehr Rücksichtslosigkeit im Verkehr und vermehrt zu Fahrerflucht führt. Für die Einführung der Haftpflichtversicherung können sich die meisten Kantone (welche diese bei sich noch nicht kennen) nicht erwärmen. Diese sind der Meinung, dass seitens der Radfahrer kein Bedürfnis besteht.

In der Schlussabstimmung lehnen die Vertreter der Kantone die Abschaffung des (nummerierten) Kontrollschilds einstimmig ab. Die Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für Fahrräder auf Bundesebene wird ebenfalls mit 9:7 Stimmen abgelehnt.

Aus dieser Konferenz geht deutlich hervor, wie weit die Sichtweisen und Interessen von Bund und Kantonen, insbesondere was die Nummerierung der Fahrradkennzeichen betrifft, auseinander liegen [DOKUMENT].

1923 ZH: Zürich will Arbeitslosigkeit mit Velonummern lindern

26.06.1923 / 24.07.1923 / 01.01.1925

Nach Einführung der Fahrradkennzeichen im Kanton Zürich im Jahr 1902 wurden diese von Beginn an von zwei im Kanton ansässigen Unternehmen hergestellt; der Firma Daubenmeier und Meyer in Zürich sowie der Firma Isler in Winterthur. Aus uns unbekannten Gründen wurde dann die gesamte Produktion für das Jahr 1910 erstmals an die Metallwarenfabrik AG in Zug vergeben. Aus einem Schriftwechsel aus dem Jahr 1913 wissen wir zumindest, dass die Herstellung von emaillierten Schildern kurz vor dem ersten Weltkrieg wesentlich günstiger war als jene von Blechschildern [DOKUMENT].

Also war der fette Staatsauftrag des Kantons Zürich auch noch am 26. Juni 1923 in Zug, als sich die Polizeidirektion des Kantons Zürich schriftlich an die Direktion der Volkswirtschaft wendet. Im Brief wird dargelegt, dass für das Jahr 1924 rund 45'000 Fahrrad-Kontrollschilder zum Preis von zurzeit 40

Rappen benötigt werden, was einem Auftragsvolumen von CHF 18'000 entspricht. Die Direktion stellt nun die Frage, ob es als Beitrag zur Behebung der Arbeitslosigkeit im Kanton nicht sinnvoll wäre, diesen Auftrag an eine Firma in Zürich zu vergeben. Dass dies bis 1910 der Fall war, wird nicht erwähnt. Das Volkswirtschaftsdepartement wird gebeten, geeignete Firmen vorzuschlagen [DOKUMENT].

Die Anfrage der Polizeidirektion wird von der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Zürich (MFK) beantwortet. Das Schreiben vom 24. Juli 1923 enthält verschiedenste interessante Informationen. Tatsächlich werden für das Jahr 1924 gegen 90'000 Velonummern benötigt. Allerdings verfügt man über ein immenses Lager: «*Das Lager an Emaille-Kontrollschildern bei den Statthalterämtern geht in die hunderttausende*». Aus diesem Grund müssen für das Jahr 1924 lediglich rund 45'000 neue Kennzeichen hergestellt werden.

Das erklärt sich dadurch, dass die Emaille-Schilder im Kanton Zürich noch immer keinen Jahrgang haben. Sie werden im Rahmen eines schweizweit einzigartigen Wiederverwendungs-Systems in 6 verschiedenen Modellen ausgegeben, welche abwechselnd gültig sind. So ist z.B. das ovale Schild mit blau-weissem Hintergrund in den Jahren 1909 (gleichzeitig mit dem letzten Schild aus genietetem Stahlblech), 1912, 1920 und 1924 gültig, während die schwarze Velonummer in Herzform für die Jahre 1915, 1919 und 1923 ausgegeben wird [BILDER]. Die grossen Lager ergeben sich dadurch, dass das bisherige Kennzeichen beim Bezug des neuen in der Regel gegen eine Rückerstattung abgegeben wird. Eingelagert werden nur die unbeschädigten Schilder der fünf nicht im Verkehr befindlichen Varianten. D.h. die Anzahl für die Nachbestellungen ergibt sich aus den defekten, zu ersetzenden Schildern sowie den neu hinzukommenden Fahrrädern.

Inzwischen wurden bereits acht Firmen zur Offert Stellung eingeladen. Darunter auch der bisherige Produzent aus Zug. Daraus geht hervor, dass im Kanton Zürich lediglich die Firma Albert Güller Söhne, Hüttikon in der Lage ist, Kennzeichen in eigener Regie herzustellen. Die Metallwarenfabrik AG in Zug bessert ihr Angebot nach und gibt 5% Rabatt [DOKUMENT].

Aus dem Schreiben der MFK wird klar, dass sich diese noch immer an den Schildern ohne Jahrgang orientiert, welche eingelagert und wieder verwendet werden. Aus verschiedensten Gründen, welche vor allem mit diesem althergebrachten Konzept zusammenhängen, empfiehlt die MFK es als «*am vorteilhaftesten, heute die Sache zu belassen wie sie ist und vorerst die eidgenössische Gesetzgebung abzuwarten*» (welche erst per 1.1.1933 in Kraft treten wird).

Wer in welcher Weise auf die weitere Evaluation Einfluss genommen hat, ist uns nicht bekannt. Hingegen lässt sich der Ausgang dieser Abwägungen aus unserer Bilddokumentation der Velonummern ableiten. Das gemäss Seite 1 des Briefs vorgesehene ovale Kennzeichen wird für das Jahr 1924, nach 16 Jahren als letztes Emaille-Schild des Kantons Zürich, ausgegeben. Ab 1925 wird der Auftrag an die Firma Albert Güller Söhne, Hüttikon übertragen. Mit dem Wechsel des Produzenten werden zwei wesentliche Neuerungen eingeführt. Zum einen haben die Velonummern nun einen Jahrgang; d.h., sie sind nur noch für ein bestimmtes Jahr gültig, womit auch die aufwändige Lagerhaltung zurückgegebener Schilder in den Bezirken abgeschafft wird. Zum anderen werden die Fahrradkennzeichen nun aus Aluminium hergestellt [BILDER].

Was danach mit den hunderttausenden von eingelagerten Emaille-Schildern der letzten 16 Jahre geschieht, bleibt unklar. Zwar wurden in den 1990-er Jahren einige Posten offensichtlich amtlich entsorgter Emaille-Schilder, von einem Taucher aus Schweizer Seen geborgen, doch waren das bestenfalls ein paar hundert und nicht hunderttausende Schilder. Wissen Sie mehr darüber?

1923 FL: Zusammenschluss zum Liechtensteiner Radfahrerbund L.R.B.

In den Jahren nach 1910 formieren sich in den meisten Liechtensteiner Gemeinden Radbund-Vereinigungen, welche den Zweck haben, den Mitgliedern durch Ausgabe der sogenannten Triptik-Karten (dreiteiliger Grenzübertrittsschein) und der dazugehörenden Nummerntafeln den Grenzverkehr zu erleichtern. Dies ist nötig, da der Schmuggel von Fahrrädern im Grenzverkehr mit Österreich offenbar derart gravierend ist, dass jede Person, welche die Grenze zu Österreich mit dem Fahrrad überqueren will, eine Kaution (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30'000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war also die Entrichtung der Kaution mit einer solidarischen Bürgschaft für ihre Mitglieder aus der Welt zu schaffen [DOKUMENT]. Diese Nummerntafeln hatten nichts mit der Erhebung von Fahrradgebühren oder -steuern zu tun.

Folgende Radfahrervereinigungen sind uns bekannt:

- Liechtensteiner Schwalben (1898)
- Radfahrerclub Triesen (1906) wurde mangels Aktivitäten bald wieder aufgelöst
- Edelweiss Vaduz (1911)
- Taube Balzers (1912)
- Adler Triesen (1912)
- Radfahrerbund Schaan (1913
- Gemütlichkeit Nendeln (1914)
- Alpenrose Schellenberg (1914)
- Adler Eschen R.B.A. (1915) [BILD Nummerntafel]
- Radfahrerverein Mauren (1917)
- Radfahrerverein Ruggell (1919), später auch Radfahrerclub „Allheil" Ruggell genannt

1923 schliessen sich die Radfahrervereinigungen zum Liechtensteiner Radfahrerbund L.R.B. zusammen. Gemäss Statuten bezweckt der Radfahrerbund als Dachverband «für seine Mitglieder leichtere Grenzverhältnisse zu schaffen». Nach der Aufhebung der Radtriptiks durch Österreich 1958 hat der Liechtensteiner Radfahrerbund keine statutarisch festgelegte Funktion mehr und stellt in der Folge seine Tätigkeit ein [LINK].

Quelle: Buch «100 Jahre Radsport in Liechtenstein, 60 Jahre RV Schaan», herausgegeben vom Radfahrverein Schaan, Schaan, 1987

1924: Niederlande führt Steuer-Banderole ein

Als die Rijwielbelasting, also die Velosteuer in den Niederlanden, nach deren Abschaffung 1919, im Jahr 1924 wieder eingeführt wird, gibt es bereits 1.7 Millionen steuerpflichtige Fahrräder. Die Steuer gilt für das Fahrrad und nicht für den Halter. Um die Bezahlung des Fahrrads nachzuweisen, wird nun erstmals eine Steuer-Banderole eingeführt, welche am oder in der Nähe des Lenkers angebracht wird. Allerdings handelt es sich dabei um ein Kennzeichen ohne Nummerierung. D.h. diese Banderole erfüllt die Kriterien eines Fahrradkennzeichens nicht, da sie keine amtlich registrierte Nummer trägt, aufgrund welcher das Velo seinem Besitzer zugewiesen werden kann.

Inzwischen beträgt die Steuer drei Gulden bzw. NLG 2.50 ab 1927. Aufgrund der zahlreichen Diebstähle von Steuerschildern ist es ab 1933 auch erlaubt, diese sichtbar auf der linken Brust zu tragen, um sie beim Abstellen des Fahrrads nicht unbeaufsichtigt zurücklassen zu müssen. Im Jahr

1940 gibt es 3.6 Millionen Fahrräder, die zusammen etwa neun Millionen Gulden Steuern pro Jahr generieren. Die Fahrradsteuer und die Steuerschilder werden am 1. Mai 1941 von der Deutschen Besatzungsmacht wieder abgeschafft. [LINK Wikipedia] [LINK WayBackMachine]

1924 ZH: Die grösste Prototypen-Kollektion der Geschichte

Die Umstellung auf Kennzeichen mit Jahrgang wurde in anderen Kantonen bereits früher vollzogen (z.B. Basel-Stadt 1916, Luzern 1912, Schwyz 1917, Thurgau 1916, Ticino 1919, Zug 1918 sowie Fribourg, Neuchâtel, Genève, Vaud und das Wallis definitiv im Jahr 1910) [BILDER]. Mit der für das Jahr 1925 bevorstehenden Umstellung von emailliertem Eisenblech auf Aluminium sowie die gleichzeitige Einführung des Jahrgangs stehen auch im Kanton Zürich sowohl organisatorisch wie auch bezüglich des Designs grössere Herausforderungen an. Deshalb lässt man von der Firma Albert Güller Söhne zehn verschiede Prototypen mit dem Jahr «1924» als Entscheidungsgrundlage anfertigen. Dabei handelt es sich um das grösste uns bekannte Prototypen-Set an Velonummern, das in der Schweiz je hergestellt wurde. Dieses lässt sich in der Sammlung des Strassenverkehrsamtes des Kantons Zürich in seiner vollen Pracht bestaunen. Fotos davon sind auch in unserer Medien-Datenbank zu sehen [BILDER].

Für das Jahr 1925 wird dann das erste Fahrradkennzeichen im neuen Kleid ausgegeben. Darauf darf sich ab der ersten Ausgabe auch der Hersteller am oberen Rand mit «GÜLLER HÜTTIKON» verewigen. Interessanterweise wird dann für das Jahr 1925 mit einem Rechteck im Breitformat ein Layout ausgegeben, welches in den 10 Prototyp-Vorschlägen nicht enthalten war. Diese sahen allerhand ausgefallene Formen, jedoch kein einfaches Rechteck vor. Bis im Jahr 1950 werden nun für die geraden Jahrgänge Kennzeichen in den Kantonsfarben (blaue Farbe und Aluminium blank) und für die ungeraden Jahrgänge solche mit schwarzer Schrift auf blankem Aluminium ausgegeben.

1924: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich

7.1924

Ende Juli 1924 veröffentlicht die Schweizerische Verkehrszentrale eine «Zusammenstellung der wichtigsten kantonalen Bestimmungen für den Motorwagen- & Fahrradverkehr» [DOKUMENT]. Diese Übersicht enthält auch die Gebühren bzw. Taxen für Fahrräder. Diese haben wir auf einer Seite zusammengefasst [DOKUMENT].

Nebst der jährlichen Gebühr ist in einigen Kantonen für die erstmalige Registrierung ein höherer Betrag zu entrichten (Aargau, Graubünden, St. Gallen und Schaffhausen). Am günstigsten ist die jährliche Gebühr mit CHF 1.50 im Kanton Solothurn sowie, mit höherer Startgebühr, in den Kantonen Aargau und St. Gallen. Mit CHF 2.00 sind 11 Kantone ebenfalls sehr velofreundlich. Deutlich teurer unterwegs ist man im Wallis mit CHF 5.00 sowie in der Waadt und im Tessin mit CHF 6.00. Jenseits dieser Sphären bewegt sich der Kanton Genf mit happigen CHF 12.50. Wobei es dort zu dieser Zeit möglicherweise noch eine eigentliche «Luxus-Steuer» auf Fahrräder gibt, welche zur Finanzierung anderer Staatsausgaben dient.

Weitere Vergleiche gibt es aus den Jahren 1940 [DOKUMENT] und 1972 [DOKUMENT].

1924 ZH: Die sechs Modelle der 15 Emaille-Jahrgänge 1910 bis 1924

Im Kanton Zürich werden (Stand Juli 2024) zwischen 1910 und 1924 Emaille-Schilder ausgegeben [BILDER]. Diese haben jedoch keinen Jahrgang. Im Rahmen eines schweizweit einzigartigen Wiederverwendungs-Systems werden insgesamt sechs verschiedene Modelle in Umlauf gebracht, welche abwechselnd gültig sind. D.h. jedes Modell wird in zwei oder drei verschiedenen Jahren verwendet.

Die Schilder müssen jährlich gegen ein neues Kennzeichen ausgetauscht werden. Beim Bezug des neuen Kennzeichens wird das bisherige, in der Regel gegen eine Rückerstattung, zurückgenommen. Die zurückgegebenen Emaille-Schilder werden eingelagert, um in späteren Jahren wieder in Verkehr gesetzt zu werden. Dadurch ergeben sich in den Bezirken grosse Lager mit hunderttausenden von Schildern.

Eingelagert werden nur die unbeschädigten Kennzeichen der fünf nicht im Verkehr befindlichen Modelle. D.h. die Anzahl für die jährliche Nachbestellungen bei der Metallwarenfabrik AG Zug (heute Metall Zug AG bzw. V-Zug Ltd) ergibt sich, für bereits ausgegebene Modelle, aus den defekten, zu ersetzenden Schildern sowie den im kommenden Jahr neu hinzukommenden Fahrrädern. Das Sparpotential bestand also darin, dass in den 15 Emaille-Jahren nur sechs Mal eine vollständige Serie für sämtliche sich im Verkehr befindlichen Fahrräder des Kantons bestellt werden musste.

Die Formen und Farben der Modelle 1914 bis 1924 sind in den offiziellen Bekanntmachungen festgelegt [LINK]. Die Bestimmung der Modelle 1910 bis 1913 konnten wir aus verschiedenen anderen Dokumenten rekonstruieren; siehe dazu Kapitel «1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913».

Die Modelle unterscheiden sich in Form und Hintergrundfarbe. Folgende sechs Modelle werden ausgegeben:

Form	Hintergrund weiss/blau	Hintergrund schwarz
Rechteck	**X**	**X**
Oval	**X**	
Herz	**X**	**X**
Rund	**X**	

Weshalb in diesen 15 Jahren nie runde und ovale Emaille-Schilder mit schwarzem Hintergrund ausgegeben wurden, konnten wir nicht in Erfahrung bringen.

Das letzte neue Modell wurde 1917 erstmals in Verkehr gesetzt. Die sechs Modelle werden wie folgt wiederverwendet (Stand Juli 2024):

Modell / Erstausgabe	Form	Hintergrund	Wiederverwendung
1910	Herz	blau / weiss	1913 / 1918
1911	Rechteck	blau / weiss	1914
1912	Oval	blau / weiss	1920 / 1924

1915	Herz	schwarz	1919 / 1923
1916	Rund	blau / weiss	1922
1917	Rechteck	schwarz	1921

Bemerkenswert ist die Entstehung des Designs zur Velonummer für das Jahr 1919. Gemäss schriftlicher Regelung für das Jahr 1918 wurde für das Jahr 1919 ursprünglich ein rundes Emaille-Kennzeichen mit schwarzem Grund, weissen Ziffern und einem kleinen Kantonswappen angekündigt. Dieses wäre also die siebte Ausführungs-Variante und damit das Modell 1919 gewesen. Daraus wurde allerdings nichts. Denn in der Regelung für das Jahr 1919 wird dann ein herzförmiges Schild mit schwarzer Grundfarbe, weissen Zahlen und einem kleinen Kantonswappen festgelegt. D.h. für das Jahr 1919 kommt das Modell 1915 zur Anwendung. Weshalb diese kurzfristige Umstellung vorgenommen wurde, ist uns nicht bekannt. An der runden Form kann es nicht gelegen sein, da für das Jahr 1922 wieder ein rundes Fahrradkennzeichen aus Emaille ausgegeben wird. Auch die schwarze Hintergrundfarbe wird nach 1919 noch mehrmals verwendet. Möglicherweise hat man nachträglich auf ein siebtes Modell verzichtet, da dadurch die ohnehin bereits aufwändige Lagerhaltung zusätzlich aufgebläht worden wäre.

1909 ZH: Der mysteriöse 16. Emaille-Jahrgang

Erst im Mai 2025 finden wir im Staatsarchiv des Kantons Zürich das Schreiben der Automobil-, Fahrrad- und Schiffskontrolle der Direktion der Polizei des Kantons Zürich vom 13. Dezember 1920, in welchem sämtliche Emaille-Schilder der Jahre 1910 bis 1924 feinsäuberlich, mit Formen und Farben sowie den Jahren der Wiederverwendung der sechs verschiedenen Modelle aufgeführt sind [DOKUMENT].

Doch hält diese Übersicht auch noch eine Überraschung für uns bereit. Denn darin ist auch der Jahrgang 1909 mit einer Emaille-Nummer verzeichnet. Dabei handelt es sich um ein ovales Schild mit blauweissem Hintergrund und schwarzen Ziffern. Bisher waren wir der Meinung, dass im Jahr 1909 lediglich Velonummern aus genietetem Stahlblech mit einem Kantonswappen ausgegeben wurden [BILD]. Doch nun scheint es plötzlich, dass im Übergangsjahr 1909 sowohl Fahrradkennzeichen aus Emaille wie auch aus Stahlblech ausgegeben wurden.

Ob diese Sicht aus dem Jahr 1920 zurück ins Jahr 1909 den Tatsachen entspricht, ist auf den ersten Blick allerdings äusserst fraglich. Denn aufgrund der bisherigen Faktenlage muss stark bezweifelt werden, dass in Zürich im Jahr 1909 bereits Fahrradkennzeichen aus Emaille ausgegeben wurden. Dagegen sprechen folgende Fakten:

- Das Aktenverzeichnis der Kanzlei der Justiz- und Polizei-Direktion des Kantons Zürich, welches für das Jahr 1909 weder Emaille-Schilder noch die Metallwaren Fabrik Zug als Hersteller ausweist [DOKUMENT].
- Die öffentliche Ausschreibung zur Herstellung von Emaille-Schildern, welche erst am 1. November 1909 publiziert wird [DOKUMENT].
- Die öffentliche Ankündigung der Umstellung auf die neuen Emaille-Schilder, welche erst am 30. Dezember 1909 erfolgt und ausdrücklich festhält, dass die bisherigen Schilder per 31. Dezember 1909 ausser Kraft gesetzt werden und «*Für das Jahr 1910 müssen neue Schilder bezogen werden (Zürcher Kantonswappen mit schwarzer Zahl)*», also in den Farben Blau und Weiss [DOKUMENT].

Wir sind hin und her gerissen. Denn so erdrückend die Fakten scheinen, sind sie dann allerdings doch wieder nicht. Denn in obiger Ankündigung heisst es unter Punkt 5 ausserdem: «*Diejenigen Radfahrer, welche für 1909 neue Schilder bezogen haben, erhalten das Schild für das Jahr 1910 unentgeltlich*». Da also im bisherigen Text unter «neue Schilder» die Velonummern aus Emaille gemeint sind, scheint es nun doch, dass zumindest einige wenige Velofahrer bereits für das Jahr 1909 ein solches neues Emaille-Schild bezogen haben. Da dieses jedoch nicht die Herzform von 1910 hat, muss es umgetauscht werden. Dieser Umtausch erfolgt unentgeltlich, da die betreffenden Radfahrer den Selbstkostenpreis von 30 Rappen bereits bezahlt haben.

Also kommen wir zum Schluss, dass zumindest für einige Velofahrer bereits im Jahr 1909 ovale Emaille-Schilder ausgegeben wurden. Diese wurden vermutlich Ende 1909 von der Metallwaren Fabrik Zug als kleine Test-Auflage ausgeliefert und von den Behörden bereits (zum für das Jahr 1910 vorgesehenen Preis von 30 Rappen) für neu eingelöste Velos abgegeben. Nun sieht unsere Übersicht der Modelle und Erstausgaben wie folgt aus:

Modell / Erstausgabe	**Form**	**Hintergrund**	**Wiederverwendung**
1909	Oval	blau / weiss	1912 / 1920 / 1924
1910	Herz	blau / weiss	1913 / 1918
1911	Rechteck	blau / weiss	1914
1915	Herz	schwarz	1919 / 1923
1916	Rund	blau / weiss	1922
1917	Rechteck	schwarz	1921

Das mysteriöse Email-Schild aus dem Jahr 1909 gibt es also offiziell eigentlich gar nicht [BILD].

1924-1960: Kantone mit flexiblem Design

Ab Mitte der 20er-Jahre verwenden die meisten Kantone eines oder mehrere der verschiedenen Standard-Formate, welche sich im Laufe der Zeit entwickelt haben. Im Gegensatz dazu machen sich einige Kantone das Motto "nichts ist so beständig wie der Wandel" zum Grundsatz und kreieren, unabhängig von den übrigen Kantonen, jedes Jahr ein neues Design für ihr Fahrradkennzeichen. Dabei fallen folgende Kantone am deutlichsten auf: Luzern 1924–1948 [BILDER], Obwalden 1926–1948 [BILDER], Ticino 1926–1960 [BILDER], Thurgau 1924–1942 [BILDER], Uri 1933–1946 [BILDER], Zug 1934-1944 [BILDER], ZH 1925-1951 [BILDER].

1925 FL: Liechtenstein Fahrradkennzeichen im Verkehrsgesetz

01.01.1925

Am 31. Januar 1921 wurden mit dem Finanzgesetz für das Jahr 1921 die Fahrradsteuer und die Fahrradkennzeichen eingeführt. Die Details dazu hat die Regierung am 15. Juni 1921 per Verordnung geregelt. Am 11. Januar 1923 wird die Fahrradsteuer und die Nummernplatte im neuen Steuergesetz verankert. Auf Grundlage des neuen Steuergesetzes von 1923 und des am 10. Mai 1924 ebenfalls neu erlassenen Verkehrsgesetzes, finden die Fahrradkennzeichen per 1. Januar 1925 auch im Fürstentum

Liechtenstein Eingang in die «Vollziehungs-Verordnung zum Gesetz betreffend den Verkehr mit Fahrzeugen».

Die Regelungen stimmen weitgehend mit jenen zu dieser Zeit in der Schweiz geltenden überein. Es gibt eine Ausweiskarte mit den üblichen persönlichen Daten der Radfahrer sowie die Kontrollnummer des Fahrzeugs. Artikel 68 legt fest, dass jedes Rad mit einem nummerierten Kontrollschild versehen ist [DOKUMENT], was wörtlich der Formulierung des Konkordats von 1914 entspricht.

Im Gegensatz zu den Bestimmungen in der Schweiz, wir wird in Artikel 72 ausdrücklich geregelt, dass Polizisten zwar ebenfalls ein Kontrollschild an ihrem Rad anbringen müssen, jedoch wird ihnen der Besitz der Karte wie auch die Bezahlung der Gebühr für den Schild erlassen. Während in der Schweiz das Nachschleppen von Ästen ausdrücklich verboten ist, werden in Liechtenstein Velo-Anhänger verboten, welche in der Schweiz wiederum erlaubt sind (Artikel 77).

Das Design der ersten Fahrradkennzeichen im Fürstentum Liechtenstein ist mit jenem verschiedener Schweizer Kantone aus derselben Zeit vergleichbar. Ähnliche Velonummern geben z.B. die Kantone Graubünden, Luzern und St. Gallen aus.

1925 GR: Strassenverkehrs-Sonderfall

Quelle: Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart
Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria / Peter Stirnimann, Tiefbauamt Graubünden

Die Motorisierung des Strassenverkehrs begann im Kanton Graubünden mit einem Automobilverbot. Mit diesem radikalen Entscheid befand man sich zuerst in guter Gesellschaft mit manchen Landkantonen, die das neue Oberschichtsvergnügen mindestens mit einem Sonntagsfahrverbot unterbanden. Dann aber wurde der Kanton Graubünden damit immer mehr zum europäischen Unikum.

Ein erstes Automobilverbot wurde 1900 erlassen. Es sollte die anderen Strassenbenützer, die Anwohner und die Strassen selbst vor dem neuen Verkehrsmittel schützen. Es galt aber auch dem Schutz der am traditionellen Verkehr verdienenden Bauern und Fuhrhalter vor der sich abzeichnenden neuen Konkurrenz. Und schliesslich hatte sich der Kanton eben erst in den Besitz der Aktienmehrheit der RhB gesetzt, der nicht schon durch ein neues Verkehrsmittel das Wasser abgegraben werden sollte. Mit den Jahren ergab sich über die Frage des Automobilverbots ein zunehmender Widerspruch zwischen der Regierung sowie Tourismuskreisen und dem Volk, der von 1907 bis 1925 zu zehn umstrittenen Volksabstimmungen über das Verbot führte. Erst als die Aufhebung des Verbots durch den Bund drohte und sich andernorts die Automobilsteuern und Benzinabgaben als willkommene fiskalische Einnahmequelle erwiesen, die sich auch zweckgebunden für die Verbesserung der Strassen einsetzen liessen, stimmte 1925 eine knappe Volksmehrheit der Aufhebung des Automobilverbots zu.

In der Abstimmungszeitung «Automobil-Vorlage ‹Bachab›!» aus dem Jahr 1925 wird gefragt, wer dem Bauern seinen Schaden, wer den Minderwert der Häuser bezahlt, wer die Toten wieder lebendig macht und für wen die Strassen überhaupt da sind. Die Hauptargumente gegen die neuen Verkehrsmittel kommen im Titelbild zum Ausdruck. Die Gefährdung durch die Automobile, die Ruhestörung und die Staubplage [DOKUMENT].

1926: Publikation erstes Strassenverkehrsgesetz

17.02.1926

Am 17. Februar 1926 wird das erste Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr zur Abstimmung veröffentlicht [DOKUMENT].

Betreffend die Fahrräder ist dem Entwurf nun folgendes zu entnehmen:

- *Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben. Es ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muss für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.*
- *Die Kantone können für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Unfälle einführen.*
- *Wer auf der Strasse mit dem Fahrrad ohne Kontrollschild fährt oder mit einem Fahrrad, das mit einem falschen, verfälschten oder unkenntlichen Kontrollschild versehen ist, wird mit Busse bis zu zwanzig Franken, in schweren Fällen oder bei Rückfall mit Busse bis zu hundert Franken bestraft.*

Ob das Kontrollschild nummeriert ist oder nicht, wird (wie schon im Entwurf von 1922) offengelassen. Im Gegensatz zum Entwurf von 1922 wird die Gültigkeit des Kontrollschilds auf mindestens ein Jahr reduziert und den Kantonen wird freigestellt, eine obligatorische Haftpflichtversicherung einzuführen.

1926: Bundesrat entscheidet über Referendum Strassenverkehrsgesetz

11.06.1926

Am 5. Juni 1926 entscheidet der Bundesrat über das Referendum gegen das Automobilgesetz. Zum einen erweckt der Kurztitel des Protokolls irrtümlicherweise den Eindruck, dass es bei diesem Gesetz ausschliesslich um den Automobilverkehr geht, zum andern täuscht er darüber hinweg, dass dieses Referendum in erster Linie wegen der Fahrräder bzw. deren Besteuerung und Kennzeichen zustande gekommen ist.

In die Geschichte der Fahrradkennzeichen nehmen wir dieses Bundesratsprotokoll auf, um aufzuzeigen, wie unabsehbar und fein verästelt die Auswirkungen der Entwicklung rund um die Velonummern sind. Denn aufgrund dieses Referendums präzisiert der Bundesrat heute, wie Unterschriften zu Initiativ- oder Referendumsbegehren künftig schweizweit zu beglaubigen sind.

Gemäss Bericht des eidgenössischen statistischen Bureaus ist das Referendum mit 91'781 gültigen Stimmen zustande gekommen: «*Der Bundesrat stellt fest, dass das Referendum gegen das Bundesgesetz betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr zu Stande gekommen ist, und wird zu gegebener Zeit die Volksabstimmung über dieses Bundesgesetz anordnen*». Das Zustandekommen dieses Referendums wird den Bundesrat und die Schweiz zwar noch über Jahre in Atem halten, doch die heutige Feststellung gibt anlässlich der Sitzung nicht weiter zu reden.

Obwohl diese auf das Zustandekommen des Referendums keinerlei Einfluss haben, unterzieht der Bundesrat hingegen 164 der insgesamt 1'156 ungültigen Unterschriften einer eingehenden Analyse. Dabei geht es um Unterschriften aus der Stadt Freiburg, welche vom zuständigen Gemeindevorsteher statt mit seiner Unterschrift mittels Stempel beglaubigt wurden. Wir erfahren, dass das statistische

Amt im Jahr 1922 (im Gegensatz zu diesem Referendum) mit Faksimilestempel beglaubigte Unterschriften aus der Stadt Genf als gültig betrachtet hat. Somit wird klar, dass es dazu in der Praxis keine einheitliche Regelung gibt.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile beantragt die Bundeskanzlei: «*Die Beglaubigung von Unterschriftenbogen für Initiativ- oder Referendumsbegehren durch Beisetzung des Faksimilestempels des zur Beglaubigung zuständigen Beamten wird als gültig anerkannt*».

Nach eingehender Diskussion kann sich die Mehrheit des Bundesrats mit dieser fortschrittlichen und grosszügigen Lösung nicht anfreunden. Es wird entschieden: «*Zur gültigen Beglaubigung von Unterschriftenbogen für Initiativ- oder Referendumsbegehren ist die Beisetzung der eigenhändigen Unterschrift des zur Beglaubigung zuständigen Beamten erforderlich*.»

Das vollständige Protokoll des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

1927: Bundesgesetz zum Strassenverkehr abgelehnt

15.05.1927

Gegen den ersten Versuch, ein Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr einzuführen [DOKUMENT], wird das Referendum ergriffen. Am 15. Mai 1927 wird das Gesetz vom Volk an der Urne mit 59.9% und einer Differenz von 113'100 Stimmen deutlich verworfen [LINK].

Bevor wir uns mit den Gründen der Ablehnung befassen, vergegenwärtigen wir uns kurz, wie sich Ende 1926 das Strassenbild in der Schweiz präsentierte. Die 3'959'000 Einwohner besassen 36'070 Personenwagen (Stand 2022: 4.7 Mio. Personenwagen). Bei diesem Verhältnis von einem Personenwagen auf 110 Einwohner können wir davon ausgehen, dass ein Auto damals nur etwas für wirklich wohlhabende Menschen war. Hingegen gab es 722'487 Fahrräder, was einem Verhältnis von einem Velo auf 5.48 Einwohner entspricht. D.h. es gab damals 20 mal mehr Menschen, die ein Fahrrad besassen. Das Velo war das Fortbewegungsmittel der einfachen Leute[1].

Das Gesetz sieht für Fahrräder ein Kontrollschild vor: «*Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet*». Obwohl eine Nummerierung des Kontrollschilds im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt wird, können wir davon ausgehen, dass diese vorgesehen war. Denn der Begriff «Kontrollschild» schloss (im Zusammenhang mit Fahrrädern) in den letzten 25 Jahren immer und in sämtlichen Kantonen eine Nummerierung ein. Zusammengefasst bedeutet das, dass Bundesrat und Parlament die Bedürfnisse der Kantone schwerer gewichtet haben als das Hauptanliegen der Radfahrerverbände. Die Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung überliess das Gesetz der Kompetenz der Kantone.

Die Automobilisten kritisieren zwar die Einführung der obligatorischen Autohaftpflicht und die als drakonisch empfundenen Strafbestimmungen, doch ihr Engagement gegen die Vorlage ist nur halbherzig. Während der Automobil Club der Schweiz (ACS) und der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (ASPA) erst nach längerem Zögern und entsprechend spät auf den Referendumszug aufspringen, unterstützt der Touring Club der Schweiz als grösster Automobilverband das Referendum nicht.

Hingegen mobilisieren der Schweizerische Radfahrerbund (SRB) und der Arbeiter-Radfahrerbund (ARB) als Referendumsführer der ersten Stunde konsequent und entschlossen gegen die Vorlage. Der Hauptgrund für ihre Ablehnung sind vordergründig die bisherigen Kontrollschilder mit den bis zu 4 cm grossen Registrierungsnummern (beinahe wie bei Autos). Eines ihrer Abstimmungsplakate dazu

besagt. "In der ganzen Welt keine Velonummern! – Nur der «freie» Schweizer lässt sich nummerieren! Auto- und Radfahrergesetz: NEIN!" [BILD]. Genaugenommen steht die Abschaffung der Velonummern allerdings stellvertretend für die Abschaffung der als unsozial empfundenen Abgaben, welche die kleinen Leute für ihre Velos zu entrichten haben. Eine ausführliche Analyse dieser Volksabstimmung hat Swissvotes zusammengestellt [DOKUMENT].

Diese eindrückliche Machtdemonstration der Radfahrerverbände wird sich einschneidend auf die Ausgestaltung des nächsten Versuchs, 1932 ein Strassenverkehrsgesetz zu erlassen, auswirken.

Andere Gründe für die Ablehnung gab es im Kanton Graubünden. Dort gilt bis 1925 ein in Europa einzigartiges Fahrverbot für Motorfahrzeuge. Erst nach zehn gescheiterten Versuchen an der Urne stimmt der Bündner Souverän am 21. Juni 1925 knapp einer Vorlage zu, die das Befahren der Strassen mit Autos bis acht Plätzen erlaubt. Nun droht mit dem neuen Bundesgesetz die Aufhebung dieser Limite und die Emotionen kochen aufs Neue hoch (siehe Abstimmungs-Flugblatt der Gegner) [DOKUMENT].

1) Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1926, Original-Seite 226 [LINK] und Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1927, Original-Seite 237 [LINK].

1928 FL: Erste nummerierte Kontrollschilder – eine Rekonstruktion

In Liechtenstein geben die Fahrradvereinigungen nach 1910 Nummerntafeln für den Grenzverkehr mit Österreich aus und 1921 führt der Staat die Fahrradsteuer und die Kontrollschilder ein [BILD].

Lieder ist diese frühe Zeit der Kontrollschilder selbst im Landesarchiv Fürstentum Liechtenstein nicht genau dokumentiert. Aufgrund des Fahrrad-Evidenzhaltungs-Registers der Gemeinde Schaan sowie einem in diesem Register eingetragenen Radfahrer-Ausweis lässt sich jedoch einiges dazu rekonstruieren.

Bei dem betreffenden Radfahrer handelt sich um Raimund Jehle, welcher in Schaan, im Haus mit der Nummer 174 wohnt. Diesen Raimund Jehle finden wir sowohl im ersten Fahrrad-Evidenzhaltungs-Register der Gemeinde Schaan aus den Jahren 1921 und 1922, auf Seite 5 [DOKUMENT], wie auch in seinem Radfahrer-Ausweis für die Jahre 1925 bis 1931 [DOKUMENT]. Die Jahre 1923 und 1924 sind nicht dokumentiert.

Aus diesen Unterlagen können wir einerseits ableiten, dass die ersten Kontrollschilder ab 1921 noch keinen Jahrgang haben, sondern dasselbe Schild mehrere Jahre verwendet wird. Diese jahrgangslose Praxis war zur selben Zeit auch in mehreren Schweizer Kantonen üblich. Andererseits lässt sich daraus bestimmen, wann im Fürstentum die ersten Kontrollschilder mit Jahrgang eingeführt werden:

- Wie auf Seite 1 vermerkt ist, muss das Fahrrad-Evidenzhaltungs-Register nicht jedes Jahr neu aufgelegt werden. Demzufolge bleibt die 1921 zugeteilte «Kontroll-Nr.» vorerst für jedes Jahr dieselbe. Raimund Jehle bzw. sein Fahrrad erhält die Kontrollnummer «854».
- Gemäss Verordnung zum Finanzgesetz für das Jahr 1921 gab es für die Radfahrer offenbar lediglich eine «Zahlkarte» (fehlt in unserer Dokumentation). D.h. der Radfahrer-Ausweis wurde erst 1925 mit dem neuen Verkehrsgesetz eingeführt.
- Zwischen dem Evidenzhaltungs-Register-Eintrag im Jahr 1921 und der Ausstellung des Radfahrer-Ausweises am 6. September 1925 hat sich Raimund Jehle ein neues Velo geleistet und ist von der Marke «Singer» auf «Excelsior» umgestiegen. Namen, Wohngemeinde und Hausnummer sind dieselben geblieben und stimmen mit dem Fahrrad-Evidenzhaltungs-Register überein.

- Mit dem neuen Radfahrer-Ausweis erhält Raimund Jehle 1925 auch die neue Kontroll-Nummer 2496. Diese wird er für die Jahre 1925, 1926 und 1927 behalten.
- Offensichtlich geht man 1925 bei Einführung der neuen Radfahrer-Ausweise noch davon aus, dass es bei den mehrjährigen Kontrollschildern ohne Jahrgang bleibt. Denn die Karte sieht zwar für jedes Jahr einen neuen Eintrag, jedoch auf Seite 3 nur eine einzige Rubrik für die Kontroll-Nummer vor.
- Allerdings wird die Kontrollnummer später durchgestrichen und mehrmals mit einer neuen ersetzt. Daraus lässt sich ableiten, dass man zwischen 1925 und 1931 auf einjährige Kontrollschilder mit Jahrgang umstellt.
- Aufgrund der Abfolge der verschiedenen Schriftfarben lässt sich rekonstruieren, dass ab dem Jahr 1928 auf Seite 3 jeweils eine neue Kontrollnummer eingetragen und die bisherige durchgestrichen wird. Die Farbe der neuen Kontrollnummer stimmt jeweils mit dem Eintrag des entsprechenden Jahres überein (1928 dunkelbraun; Nr. 1424 / 1929 dunkelblau; Nr. 1445 / 1930 hellblau; Nr. 1350 / 1931 violett; Nr. 1516).
- Unterstützt wird diese Rekonstruktion durch das erste in unserer Bild-Dokumentation vorhandene Fahrradkennzeichen mit Jahrgang aus dem Jahr 1928 [BILD].

Wann dieser Übergang von den Kontrollschildern ohne auf jene mit Jahrgang stattgefunden hat, ist auch für verschiedene Schweizer Kantone noch ungeklärt.

1928-1932: Die Vorbereitungen zum Bundesgesetz (2. Versuch)

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Der Einbezug des Fahrrads in das Strassengesetz sollte nach Meinung des Bundesrats vorab in finanzieller und versicherungstechnischer Hinsicht erfolgen. Die Opposition der Radfahrverbände gegen die Einführung einer allgemeinen Haftpflichtversicherung für Radfahrer und eines gebührenpflichtigen Kontrollschildes auf nationaler Ebene war jedoch derart heftig, dass man 1923 von diesen Forderungen teilweise abrückte, um die gesamte Gesetzesvorlage nicht zu gefährden. Am Kontrollschild hielt man allerdings fest, was dazu führte, «dass die Radfahrer gerade mit dem Kampfruf gegen das Nummernschild ihre Leute […] gegen das Gesetz mobilisiert haben» und damit mithalfen, die Abstimmungsvorlage 1927 zu Fall zu bringen. Das «Schlagwort von den nummerierten Eidgenossen» klang den Politikern noch zu Beginn der 1930er-Jahre bei der erneuten Beratung eines überarbeiteten Strassengesetzes in den Ohren nach. Und so mahnte die vorbereitende Expertenkommission aus abstimmungstaktischen Gründen zu einer Berücksichtigung der Radfahrerinteressen: «Die Radfahrer sind heute noch so gut organisiert und schlagfähig wie im Jahre 1927. Ganz aus diesem Gesetz entlassen können wir sie nicht; also werden sie auch zu diesem Gesetz Stellung beziehen und diese Stellungnahme muss eine bejahende sein. Wir wollen sie mit ihrer ganzen Organisation als Jasager mit uns haben.» Allein dank der Stimmkraft ihrer zahlreichen Mitglieder verfügten die Radfahrerverbände in dieser Zeit somit über einen nicht zu unterschätzenden politischen Einfluss.

1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Brief und Fragebogen

21.09.1929

Zur Vorbereitung des nächsten Entwurfs eines Strassenverkehrsgesetzes lanciert das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mit Brief vom 21. September 1929 [DOKUMENT] eine breitangelegte Befragung bei Kantonen, Behörden, Verbänden und Fachpersonen. Insgesamt (mit den einzelnen Kantonen) werden für die Vernehmlassung 80 Einladungen verschickt [LINK]. Als Basis für die Umfrage werden die 67 Artikel des abgelehnten Bundesgesetzes vom 10. Februar 1926 ver-

wendet [DOKUMENT]. Das EJPD erstellt dazu einen «Fragebogen», in welchem zu jedem Artikel ein oder mehrere Fragen aufgeführt sind [DOKUMENT].

Praktisch alle Adressaten haben dem EJPD eine Rückmeldung gegeben. Diese umfassen teilweise bis zu 20 Seiten, was insgesamt über 500 Seiten ergibt. Auf unsere Bitte hin hat das Bundesarchiv im Mai 2023 das gesamte Werk digitalisiert und für die Öffentlichkeit online zugänglich gemacht (Links siehe am Ende dieses Kapitels). An dieser Stelle herzlichen Dank nach Bern für die tatkräftige Unterstützung bei unseren zahlreichen Fragen und Bestellungen, rund um die Velonummer, während vieler Monate.

Wenn wir in den folgenden Kapiteln über diese Vernehmlassung berichten, beschränken wir uns auf jene beiden Passagen des Gesetzes, welche aus Sicht der Fahrradkennzeichen relevant sind. Also die Artikel «48. Schweizerische Fahrräder, Absatz 1» und «53. Versicherung».

Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
1 Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben. Es ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muss für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.

Bemerkung EJPD zu Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
Die Frage der nummerierten Kontrollschilder hat eine grosse, vielleicht ausschlaggebende Rolle bei der letzten Abstimmung gespielt. Sollen Ausweis und Kontrollschild fallengelassen, soll das letztere durch eine Banderole ersetzt werden?

Art. 53. Versicherung
Die Kantone können für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Unfälle einführen.

Bemerkung EJPD zu Art. 53. Versicherung
11 Kantone haben diese Versicherung eingeführt. 2 Kantone prüfen die Frage, ein dritter will sie in Erwägung ziehen. Andere Kantone lehnen sie ab. Die bundesrechtliche Ermächtigung, auch unter dem eidgenössischen Regime den Versicherungszwang kantonal beizubehalten oder einzuführen, scheint deshalb die richtige Lösung zu sein, wenn man nicht den ganzen Schritt zum Obligatorium machen will als Konsequenz der Freizügigkeit, welche durch Art. 48 gewährt wird.

Stellvertretend für sämtliche Stellungnahmen lassen wir in den folgenden Kapiteln die Schweizerische Strassenverkehrsliga sowie sämtliche Kantone zu Wort kommen. Die gesamte Dokumentation der Umfrage (allerdings ohne Dateinamen) finden Sie im Bundesarchiv:

Stellungnahmen der Verbände zur EJPD Umfrage Strassenverkehrsgesetz 1929 [LINK]
Stellungnahmen der 25 Kantone zur EJPD Umfrage Strassenverkehrsgesetz 1929 [LINK]
Stellungnahmen der Behörden zur EJPD Umfrage Strassenverkehrsgesetz 1929 [LINK]

1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – ein einfacher Plan

21.09.1929

Alle jene von uns, die nach 1932 geboren wurden, haben nie ein gültiges Kontrollschild, wie es in Artikel 48 der Umfrage beschrieben wird, im Verkehr gesehen. Gemeint sind die Fahrradkennzeichen mit einer bis zu 4 cm grosse Kontrollnummer, welche man aus einiger Distanz lesen kann. Zum

Zeitpunkt dieser Umfrage gab es also in der ganzen Schweiz keine Kennzeichen mit den ca. 5 mm kleinen Ziffern am unteren Rand, wie wir diese seit 1960 in sämtlichen Kantonen kennen. Wenn wir uns nun mit den Fragen des EJPD und den Antworten der verschiedenen Interessenvertreter auseinandersetzen, müssen wir uns also bewusst sein, dass die Idee der kleinen Versicherungsnummer noch nicht geboren ist.

Mit seiner Frage zum Kontrollschild bietet das EJPD drei verschiedene Lösungen an:

- Beibehaltung des Kontrollschilds mit den grossen Ziffern [BILDER].
- Ersatzlose Abschaffung des Kontrollschilds mit den grossen Ziffern.
- Ersetzen des Kontrollschilds mit den grossen Zahlen mit einer Banderole, welche lediglich kleine und aus Distanz nicht lesbare Ziffern hat [BILD]. Dass die Banderole eine Nummerierung haben soll bestätigt z.B. die Antwort aus dem Kanton Thurgau (siehe weiter unten).

Gleichzeitig räumt das EJPD ein: «*Die Frage der nummerierten Kontrollschilder hat eine grosse, vielleicht ausschlaggebende Rolle bei der letzten Abstimmung gespielt».* Gemeint ist das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr, welches am 15. Mai 1927 vom Volk an der Urne mit 59.9% abgelehnt wurde [DOKUMENT]. Obwohl es dabei in erster Linie um die Velo-Gebühren ging, war das Kontrollschild in der aktuellen Form ebenfalls ein äusserst emotionales und gross aufgemachtes Thema: "In der ganzen Welt keine Velonummern! – Nur der «freie» Schweizer lässt sich nummerieren! Auto- und Radfahrergesetz: NEIN!" [BILD]. In diesem Zusammenhang erstaunt, dass sich das EJPD einerseits der Bedeutung der Fahrradkennzeichen innerhalb des Gesetzes bewusst ist, jedoch andererseits nicht speziell auf die Problematik der grossen Ziffern und nicht ausdrücklich auf die Banderole (mit kleinen Ziffern) als Lösung zur Entschärfung dieses Problems hinweist.

Demzufolge überrascht nicht, dass lediglich fünf der 25 Kantone in ihren Antworten überhaupt auf die Alternative «Banderole» eingehen. Davon ziehen lediglich zwei Kantone die Banderole als mögliche Alternative in Betracht.

In Kenntnis der Brisanz, mit welcher die Frage der Kontrollschilder für Fahrräder verbunden ist, und aufgrund der Antworten, welche insbesondere aus den Kantonen kommen, entsteht der Eindruck, dass das EJPD das Konzept seiner Umfrage nicht ganz zu Ende gedacht hat. Ganz im Sinne von «ein einfacher Plan» scheint den Protagonisten jede Vorstellung davon zu fehlen, welche Konsequenzen ihre Handlungen haben könnten. Man hätte sich doch bereits vor dem Versand der Umfrage das Szenario «Kantone wollen Kontrollschild beibehalten» und die daraus resultierenden Konsequenzen in Bezug auf mögliche Lösungen vorstellen müssen. Der weitere Verlauf der Kommunikation und die Ausgestaltung des neuen Verkehrsgesetzes werden zeigen, dass das EJPD offensichtlich keinen Plan hatte, wie man zusammen mit den Kantonen zu einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung kommen könnte.

Trotzdem sich die grosse Mehrheit der Kantone deutlich für die Beibehaltung eines Kontrollschilds ausspricht und trotzdem die Kantone für die Ausgabe der Fahrradkennzeichen, die Erhebung der Gebühren und ggf. für die Durchführung der Haftpflichtversicherung verantwortlich sind, wird das Gesetz nach dieser Umfrage in eine völlig andere Richtung ausgestaltet. Am Ende manövriert sich das EJPD in eine Lage, in welcher es sich offenbar gezwungen fühlt, mit der Brechstange ein Gesetzes-Konstrukt an den Kantonen vorbei zu erzwingen. Mit dem Artikel 32 wird im kommenden Bundesgesetz eine Lösung verankert, welche inhaltlich nicht Bestandteil dieser Umfrage war und zu welcher die Kantone nicht Stellung nehmen konnten. Offensichtlich ist, dass das EJPD zu diesem Zeitpunkt keine Vorstellung davon hat, welche nachhaltige Krise es damit in der Zusammenarbeit mit den Kantonen heraufbeschwört und dass es 27 Jahre dauern wird, diesen Konflikt beizulegen.

1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Verbände

nach dem 21.09.1929

Stellvertretend für die Verbände lassen wir hier die Strassenverkehrsliga zu Wort kommen. In diesem Dachverband sind 18 Verbände zusammengeschlossen darunter auch die Interessenvertreter «Velo», wie der Schweizerische Radfahrer-Bund, der Arbeiter Radfahrerbund Solidarität sowie der Schweizerische Touring-Club.

Wie zu erwarten war, hält die Schweizerische Strassenverkehrsliga und damit die Radfahrer-Verbände an ihrer bisherigen Haltung fest. Die Fahrradgebühren und die Velonummern sollen abgeschafft werden. Dass die Verbände hier die Muskeln spielen lassen, bestätigt die Befürchtungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD, welche sich wiederum nachhaltig auf den neuen Gesetzestext und dessen schwierige Interpretation auswirken werden. Die Strassenverkehrsliga stellt fest:

Nach den bisherigen Erfahrungen im Kampf um ein eidgenössisches Verkehrsgesetz darf mit Sicherheit darauf gerechnet werden, dass das neue Gesetz wenig Aussichten für Verwirklichung bieten würde, wenn darin am Kontrollschild für Radfahrer festgehalten werden sollte.

Dem Gesetzgeber drängt sich der Verzicht auf das Kontrollschild insofern auf, als unsere Nachbarstaaten … ohne den Nummernzwang auskommen ...

Für die Beibehaltung des Kontrollschildes in der Vorlage von 1926 war zum Teil das Argument ausschlaggebend, man müsse bei einem Strassenunfall den Radfahrer durch seine Nummer identifizieren können. Nun hat seinerzeit Herr Polizeivorstand Büchi von Winterthur in seiner Eingabe an das eidgenössische Justizdepartement statistisch nachgewiesen, dass nur in einem verschwindenden Prozentsatz der Fälle die Nummer zur Eruierung des Radfahrers führte, so dass sich schon aus diesem Grunde der ganze umständliche Apparat der Nummerierung von 800,000 Radfahrern nicht rechtfertigen lässt. Wollte man das Prinzip strikte durchführen, müssten mit dem gleichen Rechte auch die Pferdefuhrwerke oder gar die Fussgänger nummeriert werden …

Bis dahin charakterisierte sich der Nummernzwang zum grossen Teil gleichzeitig als eine fiskalische Massnahme. Mit dem Kontrollschild soll nun nach unseren Anträgen zugleich auch die Gebühr oder Steuer dahinfallen. Als in Deutschland vor zwei Jahrzehnten Fahrradnummern und Fahrradsteuern abgeschafft wurden, ertönte das Schlagwort vom „Fahrzeug des armen Mannes“. Und in der Tat sind es auch heute bei uns soziale Bedenken, die für den Hinfall der Fahrradabgaben sprechen. Aus diesem Grunde sind in Deutschland wie in anderen Staaten aus öffentlichen Mitteln — ohne Fahrradsteuer — grosse Netze von Fahrradwegen angelegt worden, die man bei uns meist nur vom Hörensagen oder gar nicht kennt ...

Damit die Befreiung vom Nummernzwang, sowie von Abgaben und Gebühren in der ganzen Schweiz eintritt, ist es nötig, dass diese Grundsätze im Gesetz verankert werden. Dass dies unumgänglich ist, dafür sprechen vor allem schon referendumspolitische Erwägungen.

Die Radfahrerverbände sind die Pioniere der Haftpflichtversicherung. Als Wegbereiter führt der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB bereits 1907 die erste freiwillige Haftpflichtversicherung für Radfahrer ein. Inzwischen sind die Verbände in mehreren Kantonen an der Durchführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung beteiligt [DOKUMENT]. Ihre günstige Haftpflichtversicherung ist für die Verbände ein erfolgreiches und wichtiges Mittel, neue Mitglieder zu gewinnen. Ganz im Gegensatz dazu plädiert die Schweizerische Strassenverkehrsliga nun gegen die Haftpflicht-

versicherung: *«Die Haftpflichtversicherungspflicht für den Radfahrer ist in unserem Entwurf nicht berührt worden. Das heisst: wir glauben, sie ablehnen zu müssen, trotzdem die schweizerischen Radfahrerverbände ihrer obligatorischen Unfallversicherung, die den Ausgangspunkt bildete, die Haftpflicht angegliedert haben.»*

Hier finden Sie das vollständige [DOKUMENT].

Vollständige Stellungnahmen aller Verbände zur EJPD Umfrage Strassenverkehrsgesetz 1929 [LINK]

1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Kantone

nach dem 21.09.1929

Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
1 Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben. Es ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muss für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.

Bemerkung EJPD zu Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
Die Frage der nummerierten Kontrollschilder hat eine grosse, vielleicht ausschlaggebende Rolle bei der letzten Abstimmung gespielt. Sollen Ausweis und Kontrollschild fallengelassen, soll das letztere durch eine Banderole ersetzt werden?

Die Umfrage des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD ergibt, bezogen auf das Kontrollschild, ein ziemlich einheitliches Bild. Mit Ausnahme von Solothurn halten die meisten Kantone ohne Abstriche an dessen Beibehaltung fest. Eine gewisse Kompromissbereitschaft signalisieren die Kantone Basel-Land, Basel-Stadt, Genève, Schwyz und Thurgau.

Auf die zur Diskussion gestellte Option einer Banderole gehen nur die Kantone Basel-Stadt, Genève, Neuchâtel, Solothurn und Thurgau ein. Davon ziehen lediglich Solothurn und Thurgau die Banderole als mögliche Alternative in Betracht.

Nebst verschiedensten Facetten und interessanten Ideen, welche in den Rückmeldungen zum Ausdruck gebracht werden, ist der Vorschlag aus dem Baselbiet einzigartig. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Land schlägt schweizweit erstmals offiziell vor, die Erhebung von Gebühren für Fahrräder abzuschaffen. Damit ist Basel-Land der einzige Kanton, der in der Frage der Gebühren die Haltung der Radfahrerverbände teilt. Dagegen würde sich der Kanton Bern mit Sicherheit vehement zur Wehr setzen. Denn dort sind diese Gebühren für den Staatshaushalt unverzichtbar.

Auch der Kanton Basel-Stadt äussert sich zu den Gebühren. Dort ist man der Meinung, dass die Ablehnung des Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 1927 [DOKUMENT] auch damit zu tun hatte, dass gewisse Kantone das Augenmass bei der Ansetzung der Höhe ihrer Gebühren verloren haben und diese zu einer Steuer ausgebaut haben.

AG: *Die Abschaffung des nummerierten Kontrollschildes ist nicht zu empfehlen, es steht fest, dass die polizeiliche Ermittlung fehlbarer Benützer von Fahrrädern, namentlich bei Unfallstiftung, in den meisten Fällen nur anhand des nummerierten Kontrollschildes möglich ist.*

AI: *Wir halten an Ausweis und Kontrollschild für Fahrräder fest. Eine Kontrolle der Fahrräder muss nach wie vor bestehen, umso mehr, als die obligatorische Haftpflichtversicherung der Radfahrer (die*

in unserem Kanton am 1.1.1930 eingeführt wird) auch die Kontrolle über die Erfüllung der Versicherungspflicht … verlangt.

AR: *Am Kontrollschild soll festgehalten werden.*

BE: *Der Kanton Bern kann auf die Kontrolle der Fahrräder aus finanziellen Gründen nicht verzichten. Wir besitzen ca. 165'000 Fahrräder die dem Staat eine jährliche Einnahme von 350'000 - 400'000 Franken ergeben. Ohne dass uns ein Ersatz für diesen Ausfall verschafft wird, sei es durch erhöhte Abgabe aus dem Benzinzoll des Bundes, oder sonst auf eine Weise, können wir in unserem Staatshaushalt nicht auf diese Einnahme verzichten. Wir verkennen dagegen nicht die Gefahr, welche die Wiederaufnahme der Kontrolle und Schilderbestimmung für das Bundesgesetz referendumspolitisch mit sich bringen wird …*

BL: *Kontrollschild beibehalten; dagegen sollen der jährliche Ersatz der Nummer und die Erhebung einer Gebühr wegfallen.*

BS: *Der Kontrollschild hat sehr viele Vorteile und die Opposition der Radfahrer gegen ihn wäre wohl nie so gross geworden, wenn die Kantone sich mit bescheidenen Gebühren für Ausweis und Kontrollschild begnügt hätten, statt die Gebühren zu einer eigentlichen Steuer auszubauen. Nun kann man den Kantonen durch das eidgenössischer Automobilgesetz die Besteuerung der Fahrräder nicht verbieten, da das Steuerrecht den Kantonen reserviert bleibt. Hingegen sollten sie sich für die Steuerkontrolle nicht des Kontrollschildes, sondern einer Banderole bedienen, ob nun der Kontrollschild bleibt oder wegfällt. Die Banderole kann lediglich für Steuerkontrolle oder für die Kontrolle der erfüllten Versicherungspflicht dienen, bietet sonst aber nicht die Vorteile des Schildes.*

FR: *Le permis et la plaque de contrôle doivent être maintenus.*

GE: *Si l'on abandonne la plaque cantonale il serait logique de renoncer aussi à une plaque fédérale éventuelle. D'après les expériences faites dans notre canton, la plaque a son utilité. Elle a souvent permis d'identifier des individus recherchés pas la police. Elle peut jouer un rôle important en cas d'accident (délit de fuite). La banderole a tous les inconvénients de la plaque, mais n'offre pas les mêmes avantages.*

GL: *Aus strassenpolizeilichen Gründen sind wir nachdrücklich für die Beibehaltung des Fahrradausweises und Kontrollschildes.*

GR: *Wir befürworten die unveränderte Beibehaltung des im Art. 48 des alten Entwurfes niedergelegten Textes, bzw. die Beibehaltung dos kantonalen Ausweises und Kontrollschildes.*

LU: *Die Frage des Fallenlassens der Fahrradkontrollschilder ist für uns nach wie vor ganz indiskutabel. Sie sind eine absolute Notwendigkeit. Es langen auf unserer Kontrolle täglich mindestens fünf Anfragen nach Fahrradbesitzern ein, davon ca. drei wegen Übertretung der Fahrverordnung und eine wegen Diebstahl. Damit durfte der Nachweis ihrer Notwendigkeit zur Genüge erbracht sein.*

NE: *Du point de vue de la police, la plaque constitue incontestablement le moyen de contrôle le plus efficace; c'est également le moyen le plus simple de vérifier le paiement de la taxe annuelle. La banderole remplacerait imparfaitement la plaque.*

NW: Keine Bemerkungen

OW: *Den Artikel lassen, wie er ist.*

SG: *… Wir sind für die Beibehaltung des Veloschilds, wie es auch der Stadtrat St. Gallen ist ...*

SH: Keine Bemerkungen

SO: *Wir empfehlen, Ausweis und Kontrollschild fallen zu lassen und die Banderole einzuführen.*

SZ: *Nach Ansicht des Regierungsrates ist der Kontrollschild bei den Fahrrädern unerlässlich. Eine andere Frage ist die jährliche Ersetzung des Schildes. Die Interessenten wünschten die Abschaffung der nummerierten Schilder.*

TG: *Wir sind damit einverstanden, dass der nummerierte Kontrollschild fallengelassen und durch eine nummerierte Banderole (zu Kontrollzwecken Versicherung!) ersetzt wird, jedoch nur, wenn die Radfahrer sich mit dieser nummerierten Banderole ausdrücklich einverstanden erklären.*

TI: *Noi siamo per il mantenimento delle placche numerizzate anche ai velocipedi.*

UR: *Die Beibehaltung der jährlich zu erneuernden Kontroll-Schilder wird nach wie vor als wünschbar erachtet. Im Interesse der notwendigen Kontrolle.*

VD: *Nous sommes partisans du maintien de la plaque de contrôle pour les bicyclettes.*

VS: *Nous estimons que la plaque de contrôle pour les cycles doit être maintenue.*

ZG: *Wir sind für die Beibehaltung des Ausweises und des Kontrollschildes. Dagegen dürfte sehr in Erwägung gezogen werden, ob die Vorschriften über die Fahrräder nicht ganz weggelassen werden sollten und dies den Kantonen noch zur Zeit überlassen würde.*

ZH: Die detaillierte Stellungnahme des Kantons Zürich ist Thema des folgenden Kapitels.

Art. 53. Versicherung
Die Kantone können für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Unfälle einführen.

Bemerkung EJPD zu Art. 53. Versicherung
11 Kantone haben diese Versicherung eingeführt. 2 Kantone prüfen die Frage, ein dritter will sie in Erwägung ziehen. Andere Kantone lehnen sie ab. Die bundesrechtliche Ermächtigung, auch unter dem eidgenössischen Regime den Versicherungszwang kantonal beizubehalten oder einzuführen, scheint deshalb die richtige Lösung zu sein, wenn man nicht den ganzen Schritt zum Obligatorium machen will als Konsequenz der Freizügigkeit, welche durch Art. 48 gewährt wird.

Die Antworten der Kantone auf die Frage zur Haftpflichtversicherung sind bereits in obiger Fragestellung des EJPD enthalten. Wer bereits eine Haftpflichtversicherung in seinem Kanton eingeführt hat, ist dafür, wer keine hat bzw. keine beabsichtigt, ist dagegen.

Vollständige Stellungnahmen der 25 Kantone zur EJPD Umfrage Strassenverkehrsgesetz 1929 [LINK]

1930 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten aus Zürich

09.01.1930

In der Beantwortung der Anfrage des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD vom 21. September 1929 zum Strassengesetz setzt sich der Regierungsrat des Kantons Zürich am ausführlichsten und vehementesten für die Beibehaltung der Fahrradkennzeichen und gegen die Einführung der Banderole anstelle der bisherigen Kontrollschilder sowie für die Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für Radfahrer ein, welche im Kanton Zürich, in Abstimmung mit den Radfahrerverbänden, bereits seit 1923 obligatorisch ist [DOKUMENT]. Am 9. Januar 1930 beantwortet er die Anfrage des EJPD zu den beiden relevanten Fahrradkennzeichen-Artikel wie folgt:

Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
1 Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben. Es ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muss für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.

Bemerkung EJPD zu Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
Die Frage der nummerierten Kontrollschilder hat eine gross, vielleicht ausschlaggebende Rolle bei der letzten Abstimmung gespielt. Sollen Ausweis und Kontrollschild fallengelassen, soll das letztere durch eine Banderole ersetzt werden?

Antwort Kanton Zürich zu Art. 48. Schweizerische Fahrräder; Absatz 1
Das Fahrrad-Kontrollschild soll beibehalten werden; auch die Automobilisten stehen dafür ein; anlässlich der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 war ihnen dieses Argument lediglich Mittel zum Zweck. Im Übrigen dürfte auch in Radfahrerkreisen die Stimmung gegen das Kontrollschild nicht derart sein, wie von gewisser Seite glaubhaft gemacht werden will. Im Kanton Zürich sind zum Beispiel von rund 115,000 Radfahrern zirka 4/5 der kantonalen Haftpflichtversicherung beigetreten, sind also nicht Mitglieder eines Verbandes. Aus der Zuteilung von sogenannten Banderolen für Fahrräder, anstatt der Kontrollschilder, könnte sich eine Verminderung der Arbeit für den Staat aus praktischen und polizeilichen Gründen nicht ergeben. Auch diese Kennzeichen müssten jährlich erneuert werden und hätten zudem den grossen Nachteil, dass im Verkehr nicht mehr ohne weiteres ersichtlich wäre, ob ein Fahrrad verkehrsberechtigt sei oder nicht.

Es ergibt sich daraus, dass eine zuverlässige Kontrolle über das Bestehen der gesetzlichen Haftpflichtversicherung nicht mehr möglich wäre. Dabei handelt es sich aber um ein Moment, dessen Erfüllung im Interesse der Allgemeinheit liegt und daher in erster Linie berücksichtigt werden muss, indem das Kontrollschild beibehalten wird. Dieses stellt die einzige Möglichkeit zur unmittelbaren Feststellung der Verkehrsberechtigung und Versicherung des Fahrrades dar und kann auch bei der Ermittlung von Flüchtigen nach Unfällen wertvoll sein. Das Kontrollschild und die Versicherung sollen auf das Fahrrad ausgestellt werden, nicht auf den Führer. Die Ausweiskarte kann unseres Erachtens fallen gelassen werden. Wir beantragen folgende Fassung:

Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben, nachdem der Nachweis geleistet ist, dass eine Haftpflichtversicherung zur Deckung des Schadens, der durch den Gebrauch des Fahrzeuges Dritten zugefügt wird, abgeschlossen ist. Das Kontrollschild ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muss für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.

Damit das Gesetz für die Radfahrer annehmbarer wird, soll ein weiteres Alinea angefügt werden:

Die Kantone dürfen die Gebühren für die Fahrräder nicht höher ansetzen, als dass ihre Selbstkosten gedeckt werden.

Art. 53. Versicherung
Die Kantone können für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Unfälle einführen.

Bemerkung EJPD zu Art. 53. Versicherung
11 Kantone haben diese Versicherung eingeführt. 2 Kantone prüfen die Frage, ein dritter will sie in Erwägung ziehen. Andere Kantone lehnen sie ab. Die bundesrechtliche Ermächtigung, auch unter dem eidgenössischen Regime den Versicherungszwang kantonal beizubehalten oder einzuführen, scheint deshalb die richtige Lösung zu sein, wenn man nicht den ganzen Schritt zum Obligatorium machen will als Konsequenz der Freizügigkeit, welche durch Art. 48 gewährt wird.

Antwort Kanton Zürich zu Art. 53. Versicherung
… Wir halten dafür, dass die Radfahrer-Haftpflichtversicherung allgemein als obligatorisch zu erklären ist. Im Hinblick auf das in Artikel 48 festgelegte Gültigkeitsgebiet der Fahrradkontrollschilder kann nicht geduldet werden, dass Radfahrer einzelner Kantone ohne Haftpflichtversicherung in anderen Kantonen, in denen letztere obligatorisch ist, Unfälle verursachen, für die niemand aufkommen kann und Geschädigte somit leer ausgehen. Die Kosten für diese Versicherung sind minim; im Kanton Zürich beträgt die Jahresprämie zurzeit Fr. 1.60, ein Betrag, den jeder Radfahrer aufbringen kann.

Den vollständigen Wortlaut finden Sie hier: [DOKUMENT]

1930: Radfahrerverbände haben Zulauf

Quelle: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts;
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Erika Flückiger Strebel

Die beiden grossen gesamtschweizerischen Radfahrerverbände, der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB und der sozialistische Arbeiter-Radfahrer-Bund ARB zählten zu Beginn der 1930er-Jahre zusammen bereits rund 45‘000 Mitglieder. Dazu kamen zahlreiche lokale Radfahrer- und Radsportvereine.

1931 FL: Liechtenstein schafft Velonummern ab

03.08.1931

Seit 30 Jahren tobt in der Schweiz ein verbissener und teilweise polemischer Kampf um die Gebühren für Fahrräder und damit die Existenzberechtigung der Fahrradkennzeichen. In zwei Jahren wird dieser Streit einen neuen Höhepunkt, mit tiefgreifenden Konsequenzen für die nächsten 27 Jahre, erreichen. Ob zu dieser Zeit die Vorgänge, welche sich in selbem Zusammenhang im Fürstentum Liechtenstein abspielen, in der Schweiz zur Kenntnis genommen werden, wissen wir nicht. Aus heutiger Sicht ist es jedoch überraschend oder gar irritierend, wie einfach und ohne grosses Aufsehen im Fürstentum die Fahrradsteuer und damit auch die Velonummern abgeschafft werden.

An seiner Sitzung vom 3. August 1931 streicht der Landtag des Fürstentums die Steuer auf Fahrräder aus dem Gesetz. Unsere Nachbarn benötigen für diesen aus Schweizer Sicht unglaublichen Schritt vermutlich weniger als 10 Minuten. Denn das gesamte Traktandum findet im Protokoll des Landtags

auf weniger als einer einzigen Seite Platz (Seite 8). Kurz: Der liechtensteinische Radfahrerbund stellt das Gesuch um Aufhebung der Steuer – die Gemeinden, welche diese Steuer einnehmen, sind mehrheitlich für die Aufhebung – so die Finanzkommission – ein Abgeordneter begrüsst die Streichung – die Aufhebung ist beschlossene Sache [DOKUMENT].

Als ein Musterbeispiel für effiziente Parlamentsarbeit sei hier das Protokoll dieses Traktandums in voller Länge wiedergegeben:

6.) Aufhebung der Fahrradsteuer.

Regierungschef: Der liechtensteinische Radfahrerbund hat das Gesuch um Aufhebung der Steuer auf Fahrräder eingebracht. Wir haben bei den Gemeinden Erhebungen gepflogen, wie sie sich zur Aufhebung der Fahrradsteuer stellen. Das Ergebnis ist: mehrheitlich für Aufhebung der Fahrradsteuer (Das Ergebnis der Erhebung in jeder Gemeinde wird sodann bekanntgegeben). Die Finanzkommission hat mehrheitlich beschlossen, dem Landtage die Aufhebung der Fahrradsteuer zu beantragen. Wir hätten hierüber grundsätzlich nur den einen Beschluss zu fassen. Wir würden die formelle Erledigung, die Vorlage des Gesetzesentwurfes erst vielleicht in einer späteren Sitzung einbringen. Wir sind daran, die ganze Steuergesetzgebung wieder in einen Guss zu bringen. So wie es heute ist, mit den vielen Nachtragsgesetzen, ist es einem Fernstehenden ziemlich schwer, sich darin auszukennen. Wir werden diese Gelegenheit benützen, um auch die Fahrradsteuer hineinzubringen.

Abgeordneter Ospelt: Ich begrüsse die Eingabe und begrüsse die Streichung dieser Steuer. Es ist das eine Belastung der Arbeiterschaft mit einer Steuer, die man füglich fallen lassen kann, weil sie ohnehin nicht viel einträgt.

Es wird mehrheitlich beschlossen, die Fahrradsteuer aufzuheben.

Aus dem Protokoll des Landtags geht leider nicht hervor, auf welches Datum dieser Beschluss in Kraft tritt. Aus späteren Schriftstücken der Regierung wird jedoch klar, dass die Abschaffung per 31. Dezember 1931 erfolgt.

Dieser Entscheid im Fürstentum Liechtenstein führt dazu, dass ab 1932, nur sieben Jahren nach deren Einführung, keine Velonummern mehr ausgegeben werden. Doch wer glaubt, damit sei dieses Kapitel im Kleinstaat gegessen, irrt. Im Jahr 1945 steigt der fürstliche Velonummern-Phönix nochmals aus der Asche [DOKUMENT].

1931 Liechtenstein – Schweiz: Bedeutung der Velo-Erträge

Nach der auf Gesuch des liechtensteinischen Radfahrerbunds abgeschafften Fahrradsteuer im Fürstentum stellt sich die Frage, weshalb sich die Kantone dermassen gegen die auch von den Radfahrerverbänden in der Schweiz geforderte Abschaffung der Fahrradgebühren wehren. Die Antwort liegt auf der Hand; es geht ums Geld. Währenddessen der Abgeordnete Ospelt aus dem Fürstentum der Meinung ist, dass die Fahrradsteuer ohnehin nicht viel einträgt, geht es, gemessen an der Vehemenz, mit welcher die Kantone diese Einnahme verteidigen, in der Schweiz offenbar um viel Geld. Doch um wieviel Geld geht es tatsächlich? Dieser Frage gehen wir am Beispiel des Kantons Luzern aus dem Abschaffungs-Jahr 1931 nach.

Nehmen wir also an, dass sich der Kanton Luzern an die Regeln des geltenden Konkordats von 1914 hält, dass die Kontrollschilder gemäss Artikel 60 zum Selbstkostenpreis abgegeben werden und dass daraus kein Gewinn erzielt wird. Demnach resultiert der erzielte Netto-Erlös alleine aus den Ge-

bühren, welche der Kanton gemäss Artikel 57 erhebt [DOKUMENT]. Wie wir bereits 1902 bei der Anrufung des Bundesgerichts gesehen haben, ist es wichtig, dass diese an den Kanton zu entrichtenden Kosten als Gebühren und nicht wie in Liechtenstein als Steuern bezeichnet werden [DOKUMENT].

Im Jahr 1931 erzielt der Kanton Luzern mit 38'636 Fahrrädern einen Netto-Erlös von CHF 139'293.35 [DOKUMENT]. Das entspricht einem Gewinn von CHF 3.60 pro Fahrrad. Bezogen auf die Gesamteinnahmen des Kantons Luzern im Jahr 1931 von CHF 15'700’344 entspricht das einem Anteil von 0.887%. Das ist noch ziemlich abstrakt. Besser können wir die Bedeutung dieses Ertrags einordnen, wenn wir diesen z.B. mit der Ausschüttung der Nationalbank an den Kanton Luzern vergleichen, welche im Jahr 1931 etwa gleich hoch ist (CHF 165'510). Ebenfalls lässt sich der Ertrag aus den Fahrradgebühren mit den für die Kantone wichtigen Einnahmen aus der Alkoholsteuer vergleichen. Diese ist 1931 etwa doppelt so hoch (CHF 322’284). Ob das nun viel oder wenig Geld ist, hängt immer noch vom Standpunkt der Betrachter ab. Statt Ansichtssache ergeben sich objektive Fakten erst aus dem Direktvergleich[1].

Die unterschiedliche Bedeutung der Einnahmen aus den Fahrrädern für den Staatshaushalt lässt sich am besten mit deren Höhe pro Fahrrad begründen. Während die Steuer pro Fahrrad im Fürstentum gemäss Verordnung, vor Abzug der Kosten (brutto), lediglich CHF 2 beträgt [DOKUMENT], nimmt der Kanton Luzern pro Velo eine Netto-Gebühr von CHF 3.60 ein. D.h. in Luzern spült die Fahrradgebühr beinahe doppelt so viel Geld in die Staatskasse wie die Fahrradsteuer in Liechtenstein. Dieses Verhältnis relativiert die Aussage des Abgeordneten Ospelt aus dem Fürstentum und erklärt zumindest teilweise die Leichtigkeit, mit welcher er und seine Kollegen des Landtags die Fahrradsteuer im August 1931 aus dem Gesetz streichen [DOKUMENT]. Gegenüber den 38'636 Velos im Kanton Luzern gab es 1931 in Liechtenstein lediglich rund 5'000 Fahrräder[2].

Auch der Kanton Bern hat sich 1930 zur Bedeutung der Fahrrad-Gebühren für den Staatshaushalt geäussert: *«Der Kanton Bern kann auf die Kontrolle der Fahrräder aus finanziellen Gründen nicht verzichten»* [LINK].

1) Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1931, Original-Seite 372 ff [LINK].
2) Quelle: Die Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität seit 1900, Christoph Maria Merki, Seite 41 [LINK].

1932: Die Velonummern ohne Nummer- ein helvetisches Paradox

15.03.1932

Die Probleme, welche der überbordendende Veloverkehr mit sich brachte, waren mit den bisherigen Mitteln nicht mehr in den Griff zu bekommen. Deshalb beschliessen ab dem Jahr 1893 die ersten Städte und Kantone, die «rücksichtslosen» Velofahrer deutlich mehr in die Pflicht zu nehmen. Dabei spielt die Einführung des Fahrradkennzeichens die zentrale Rolle.

Das wichtigste Element dieser grossen Kennzeichen sind die bis zu 4 cm hohen Ziffern. Nur dank der daraus generieten Nummer kann das Schild seine Funktion als Kontrollschild erfüllen. Erst sie macht die Kontrolle bzw. die Identifikation der Fahrradhalter im fliessenden Verkehr und die Zuweisung besitzerloser Velos möglich. An der Bedeutung der Nummerierung und der Grösse der Nummern ändert sich während beinahe vierzig Jahren nichts.

Bis das Strassenverkehrsgesetz am 15. März 1932 diese Logik völlig auf den Kopf stellt. Es ist die Überreaktion auf ein vom Volk im Jahr 1927 verworfenes Bundesgesetz. Mit dem neuen Werk wird im Bereich der Fahrradkennzeichen ein folgenschweres Vakuum geschaffen. Statt die in den Kantonen geltende Praxis in die Bundesgesetzgebung einzubinden, wird das nummerierte Kontrollschild

kurzerhand verboten. Darüber hinaus sind, im Gegensatz zum bisher geltenden Konkordat von 1914, weder im Gesetz noch in der Verordnung Regelungen zu Fahrradkennzeichen zu finden. Obwohl diese deutlich länger im Verkehr sind als die Kennzeichen für Motorfahrzeuge, entsteht nun der Eindruck, als diese überhaupt nicht existiert hätten. Das bedeutet auch, dass die Kantone, entgegen ihrer bisherigen Verordnungen, nun plötzlich nicht mehr verpflichtet sind, Kennzeichen für Velos auszugeben. Ausserdem löst sich mit dem Wegfall der Nummerierung aus ihrer Sicht der Hauptnutzen der Velonummern in Luft auf. Mit dem Verbot entsteht überdies die Unsicherheit, ob die Velo-Kennzeichen überhaupt noch zulässig sind. Trotz allem geben sämtliche Kantone weiterhin Schilder für Fahrräder aus.

Das ist die Geburtsstunde der «Velonummer ohne Nummer». Allerdings erfüllt sie genaugenommen ohne diese Nummer die Kriterien eines Kennzeichens nicht mehr. In dieser Atmosphäre der allgemeinen Verunsicherung mutiert sie nun innert Tagen zum gefrässigen Unding, das die Gemüter erhitzt und quer durch die Schweiz, bis unter die Kuppel des Bundeshauses, wohl weit über 100'000 Amts- und Lobbystunden verschlingen wird. Es wird verschiedene Schwachstellen der besten aller Staatsformen erbarmungslos ans Tageslicht zerren, während die überwiegende Mehrheit der Protagonisten nicht zu realisieren scheint, wie tief sie sich ihrerseits in dieses Unding verbissen haben.

Trotz ausufernder Korrespondenz, zahlreicher Rechtsgutachten, Drohungen, mehrerer Kreisschreiben des Bundes und verschiedenster Treffen auf höchster Ebene dauert es beinahe 10 Jahre, bis die Kantone und das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD darüber Konsens haben, was nach dem neuen Bundesgesetz möglich ist und was nicht. Doch damit ist das Drama noch längst nicht ausgestanden. Nachdem sämtliche Kantone die Nummerierung früher oder später illegal bereits wieder eingeführt haben, wird sie 1941 de facto durch das EJPD legalisiert, während gleichzeitig das «Nummerierungs-Verbot» im Bundesgesetz bestehen bleibt. Diese paradoxe Situation, in welcher die Velonummer auch immer und immer wieder Gegenstand von Vorstössen im Bundesparlament ist, wird weitere 18 Jahre aufrechterhalten. Erst danach bringt die Politik den Mut auf, die Bundesgesetzgebung der geltenden Praxis anzugleichen (und nicht umgekehrt).

1932: Das erste eidgenössische Strassenverkehrsgesetz

15.03.1932

Die Nummerierung der Fahrradkennzeichen avanciert in den 1920ern zum nationalen Zankapfel, mobilisiert die Massen und verhindert 1927 ein Bundesgesetz. Beim letzten Versuch hatten Bundesrat und Parlament die Bedürfnisse der Kantone noch deutlich schwerer gewichtet als das Hauptanliegen der Radfahrerverbände. Doch diese Niederlage hinterlässt beim Gesetzgeber schon fast traumatische Spuren. Unter diesem Eindruck lässt er sich bei der Ausgestaltung des nächsten Gesetzes, aus taktischen Überlegungen, zu äusserst gewagten Konstrukten hinreissen. Das Pendel schlägt nun auf die völlig entgegengesetzte Seite aus.

Gegenüber den bis dahin geltenden Konkordaten von 1904 und 1914 schafft er mit seinem «opportunistischen und referendumspolitischen» Schachzug, im Bereich der Fahrradkennzeichen, ein veritables Vakuum. Das daraus entstandene Gesetz entfernt sich so weit von der Praxis der durchführenden kantonalen Behörden, dass Bundesrat und Parlament damit Seldwyla alle Ehre machen.

Um in diesem zweiten Anlauf jeder Konfrontation mit den Radfahrerverbänden aus dem Weg zu gehen, wird im Gesetz einerseits für Fahrräder ausdrücklich der «Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes» proklamiert und andererseits wird für Fahrräder kein Obligatorium für eine

schweizweite Haftpflichtversicherung eingeführt. Beide Aspekte werden sich auch auf die Gestaltung der Fahrradkennzeichen radikal auswirken.

Das Referendum wird zwar auch gegen diesen zweiten Versuch eines Strassenverkehrsgesetzes ergriffen, dieses kommt jedoch bis zum 27. Juni 1932 nicht zustande. Nun übernimmt der Bund die Regelung des Strassenverkehrs für die gesamte Eidgenossenschaft. Am 1. Januar 1933 tritt das "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" vom 15. März 1932 in Kraft [DOKUMENT]. Doch dieser Sieg hat seinen Preis.

Zweiter Titel: Verkehr
Zweiter Abschnitt: Verkehrsregeln
B. Fahrräder.

Art. 31. Versicherung.
Die Kantone können für die Radfahrer die obligatorische Haftpflichtversicherung einführen. Sie kann durch Verbände abgeschlossen werden, sofern die gesetzlichen Bestimmungen erfüllt sind.

Art. 32. Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes.
Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.

Art. 69. Ausführung.
1 Der Bundesrat trifft die zur Ausführung dieses Gesetzes nötigen Massnahmen.
2 Er wird namentlich Vorschriften erlassen über:
a. einheitliche Formulare für die Ausweise;
c. einheitliche Kontrollschilder für die Motorfahrzeuge;
usw.

Fünfter Titel: Anwendungs- und Einführungsbestimmungen

Art. 71. Gebühren und Steuern.
1 Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Steuern und Gebühren gewahrt; jedoch sind kantonale Durchgangsgebühren nicht zulässig.
…
6 Fahrräder des Bundes und Militärfahrräder bleiben steuerfrei.

Art. 72. Inkrafttreten.
1 Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.
2 Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die Konkordate vom 13. Juni 1904, 7. April 1914 und 29. Dezember 1921 betreffend den Motorfahrzeugverkehr, sowie alle entgegenstehenden Bestimmungen des eidgenössischen und kantonalen Rechts aufgehoben.

Datum des Inkrafttretens: 1. Januar 1933 (BRB vom 25. November 1932).
Art. 4, 58, 64 - 68: 1. Dezember 1932 (BRB vom 17. Oktober 1932).

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

– Das erste Bundesgesetz über den Verkehr tritt per 1. Januar 1933 in Kraft.

- Die Vereinbarungen der Konkordate von 1904 und 1914 werden mit dem eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz von 1933 aufgehoben. Nun gelten im Strassenverkehr erstmals in sämtlichen Kantonen dieselben Regeln.
- Bis Ende 1932 gaben alle Kantone seit Jahrzehnten für Fahrräder nummerierte Kontrollschilder aus.
- Den seit 1904 bzw. 1914 gültigen Konkordaten haben sich 24 Kantone angeschlossen. Bezüglich der Fahrradkennzeichen regeln diese Konkordate, dass jedes Velo mit einem Fahrradkennzeichen versehen werden soll, dieses Kennzeichen ein kantonales Abzeichen tragen muss und wo dieses am Fahrrad zu befestigen ist. Die Ausgestaltung der Schilder sowie die Festlegung ihrer Gültigkeitsdauer und der Gebühren liegt in der Kompetenz der Kantone. Nun wäre es aus Sicht der Gesetzgebung und zur Sicherstellung von Kontinuität und Nachvollziehbarkeit logisch gewesen, diese Aspekte auf die eine oder andere Weise auch im neuen Gesetz zu regeln. Dies umso mehr, als dass der Gesetzgeber aufgrund der erfolgten, mit grossem Aufwand durchgeführten Befragungen und Diskussionen weiss, dass sämtliche Kantone die Fahrradkennzeichen unbedingt beibehalten wollen. Dieses grundlegende Prinzip der Transparenz wird jedoch nicht beachtet. Im neuen Bundesgesetz gibt es bezüglich der Fahrradkennzeichen nur noch eine einzige, äusserst verwirrende Bestimmung, mit welcher das Kind mit dem Bade ausgeschüttet wird.
- Bundesrat und Parlament haben bei der Ausgestaltung dieses Gesetzes, soweit es die Fahrradkennzeichen betrifft, die Praxis sowie die Bedürfnisse der Kantone, trotz klarer Anforderungen, völlig ausser Acht gelassen. Die Kantone sind sowohl für die Kontrolle der Fahrräder, die Ahndung von Verstössen von Velofahrern, für die Aufklärung von Velo-Diebstählen und Unfällen, wie ggf. auch für die Sicherstellung einer kantonalen Haftpflichtversicherung zuständig. Sämtliche dieser Aufgaben ohne nummerierte Fahrradkennzeichen zu erfüllen, wird sich in der Praxis als ein Ding der Unmöglichkeit erweisen.
- Damit hat der Gesetzgeber aus «opportunistischen und referendumspolitischen Erwägungen» ein Regelungs-Vakuum geschaffen, das während 27 Jahren zu Streit über die Deutungshoheit führt, was dieses Bundesgesetz nun insbesondere bezüglich der Nummerierung der Kennzeichen zulässt und was nicht.
- In der Folge kommt es vor allem von Seiten der Kantone zu Widerstand sowie zu Machtkämpfen mit dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD und den Radfahrerverbänden. Es gibt Vorstösse im eidgenössischen Parlament und selbst der Vorsteher des EJPD kommt durch diesen Konflikt an seine Grenzen. Geklärt wird der Streit jedoch erst 1958 mit dem nächsten Bundesgesetz zum Verkehr, das am 1. Januar 1960 in Kraft tritt.
- Es bleibt für Fahrräder auch auf Bundesebene bei der Bezeichnung «Kontrollschild».
- Allerdings wird der Begriff «Kontrollschild» im Zusammenhang mit Fahrrädern im neuen Gesetz nur ein einziges Mal, in Art. 32 und einzig und allein mit dem Zweck erwähnt, um die nummerierten Kontrollschilder abzuschaffen: «*Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes: Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.»*
- Dieser Artikel 32 führt bezüglich der sofortigen Auswirkung auf sämtliche Kantone zum grössten Umbruch in der Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen. Vergleichbar nur mit der Einführung der Velovignette im Jahr 1989 und der Abschaffung der Fahrradkennzeichen im Jahr 2012.
- Auffallend an der Formulierung von Art. 32 ist einerseits, dass der Bund nicht die Kantone von dieser Pflicht entbindet oder es ihnen (wie bei der Haftpflichtversicherung) als Option überlässt, sondern direkt die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschilds befreit. Damit entzieht der Bund den Kantonen die Kompetenz und die Möglichkeit, weiterhin nummerierte Kontrollschilder auszugeben. Was steckt hinter dieser, für eine Konkordanzdemokratie geradezu übergriffigen und unflexiblen Regelung?

- Die radikale Abschaffung der nummerierten Fahrradkennzeichen ist auf das vom Volk am 15. Mai 1927 versenkte erste «Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr» zurückzuführen. Der Hauptgrund für die damalige Ablehnung war die Mobilisierung der einflussreichen Radfahrerverbände, welche sich vehement gegen die bisherigen Kontrollschilder mit den bis zu 4 cm grossen Registrierungsnummern wehrten [BILD].
- Die Aussergewöhnliche Formulierung «*Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit …*», welche sich nicht an die für die Ausgabe der Schilder zuständigen Kantone, sondern «persönlich» an die Radfahrer richtet, kann als eigentliches «Abstimmungsversprechen» des Bundesrats an die Velofahrerinnen und Velofahrer sowie an die einflussreichen Radfahrerverbände, welche 1927 massgeblich dazu beigetragen haben, dass das damalige Strassenverkehrsgesetz vom Volk abgelehnt wurde, verstanden werden.
- Auffallend an der Formulierung von Art. 32 ist andererseits, dass diese zwar strikt aber gleichzeitig ungewohnt offen, um nicht zu sagen unklar gehalten wird: «*Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.»* Es stellt sich also die Frage, ob nun das Kontrollschild als solches oder lediglich dessen Nummerierung abgeschafft werden soll. Diese Frage wird bereits am 1. November 1932 mit dem Schreiben des EJPD an die Regierungen der Kantone beantwortet. Es steht den Kantonen frei, Schilder oder Banderolen ohne Nummer auszugeben [DOKUMENT].
- Kein einziger Kanton setzt die Ausgabe von Fahrradkennzeichen aus.
- Und trotz allem fahren einige Kantone, entgegen dem neuen Bundesgesetz, unbeirrt mit der Nummerierung der Fahrradkennzeichen fort. Die Kantone Luzern, Nidwalden und Uri geben ihre Fahrradkennzeichen ohne Unterbruch auch nach 1932 mit einer Nummer versehen aus. Allerdings wird diese vorerst auf der Rückseite versteckt. Und so setzt sich das Bundes-Seldwyla auf Ebene der Kantone fort.
- Doch nicht alle Kantone sind bereit, sich am Seldwyla-Reigen zu beteiligen. Bereits 1934 führen Genf und Ticino (nach einem Jahr ohne Nummerierung) als erste Kantone die Nummerierung wieder auf der Vorderseite der Fahrradkennzeichen ein.
- Schon 1934 führen acht weitere Kantone die Nummerierung auf der Rückseite des Fahrradkennzeichens ein.
- Bern hat als einziger Kanton noch mehrjährige Velonummern mit grossen Ziffern auf der Vorderseite, welche entgegen dem Bundesgesetz noch bis im November 1935 ausgegeben werden bzw. gültig bleiben.
- Ab 1941 nummerieren alle Kantone ihre Velonummern wieder auf der Vorderseite. Dieser Widerspruch zwischen Bundesgesetz und kantonaler Praxis bleibt bis zum neuen Bundesgesetz von 1958 bestehen (Inkraftsetzung 1. Januar 1960) [DOKUMENT].
- Neu wird den Kantonen erstmals die Möglichkeit eingeräumt, eine obligatorische Haftpflichtversicherung einzuführen.
- Trotz der Aussparung der Fahrradkennzeichen im Gesetz werden wir sehen, dass sich die in Art. 69 des Gesetzes aufgeführten «einheitlichen Kontrollschilder für die Motorfahrzeuge» auch auf die weitere Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen auswirken.

1932: Schweiz stellt Liechtenstein vor Nummernschild-Problem

17.03.1932 / 18.03.1932 / 22.03.1932 / 31.03.1932 / 08.04.1932

Nachdem Liechtenstein die Fahrradsteuer und damit auch die Fahrradkennzeichen per 31. Dezember 1931 abgeschafft hat, ergeben sich, trotz dem Anschluss an das schweizerische Zollgebiet von 1924, erneut Probleme im Grenzverkehr mit der Schweiz.

Am 17. März 1932 schlägt Gebhard Matt, Obmann des Liechtensteiner Radfahrerbundes LRB seiner Regierung eine Bekanntmachung an die Bevölkerung vor. Darin sollen die Radfahrer aufgerufen werden, ihre staatlichen Nummernschilder bis spätestens am 1. Mai 1932 ihrem Ortsvorsteher (welcher die Kennzeichen ausgegeben und im Fahrrad-Evidenzhaltungs-Register eingetragen hat) abzugeben. Der Einzug der abgeschafften Kennzeichen wird damit begründet, dass im Verkehr mit der Schweiz auch künftig Nummernschilder unerlässlich sein werden. Deshalb wird gleichzeitig angekündigt, dass der Radfahrerbund zu diesem Zweck per 1. Mai 1932 neue «Täfelchen» in Verkehr bringe. Mit der Rückrufaktion soll also vermieden werden, dass dieselben Nummern doppelt im Umlauf sind.

Dazu muss man wissen, dass die Nummerntafeln (1921 auch als «Vereinszeichen für die Verkehrsbegünstigungen» bezeichnet) bisher mit eigener Nummerierung und eigenen Registern von den Vereinen ausgegeben wurden. Diese waren für jeden Verein auch individuell beschriftet [BILD]. Nun soll jedoch darüber informiert werden, dass für die neuen «Täfelchen» der Radfahrerbund als Dachorganisation verantwortlich zeichnet. Wer ein solches Kennzeichen beziehen möchte, müsse dem LRB beitreten (Eintrittsgeld 2 Franken, Jahresbeitrag 40 Rappen). Wie sich das mit den Mitgliedern jener Radfahrervereine verhält, welche sich dem LRB bereits angeschlossen haben, ist aus dem Text nicht ersichtlich.

Am 18. März 1932 erlässt der Regierungschef, Dr. Josef Hoop, kurz «Dr. Hoop» eine entsprechende Bekanntmachung, mit welcher die Radfahrer aufgefordert werden, ihre Nummernschilder bis spätestens am 1. Mai 1932 abzuliefern. Allerdings fehlt darin die vom Obmann des LRB vorgeschlagene Begründung samt dem neuen Regime vollständig, was in der Folge zu Missverständnissen führt.

Am 22. März 1932 wendet sich das Polizei-Kommando des Kantons St. Gallen mit einem Brief an die Fürstliche Regierungskanzlei. Darin wird beklagt, dass seit der Abschaffung der Fahrradkennzeichen auf dem Kantonsgebiet häufig liechtensteinische Velofahrer ohne Kontrollnummer angetroffen werden. Das Polizei-Kommando weist darauf hin, dass gemäss geltender Verordnung auch ausländische Velofahrer, die regelmässig das Kantonsgebiet befahren, ein Nummernschild und eine Ausweiskarte beziehen müssen. Dabei wird auch auf Artikel 61, Ziffer 2 des Konkordats hingewiesen: «*Von der Verpflichtung, die oben erwähnten Ausweise (Ausweiskarten und Kontrollschilder) bei sich zu führen, sind ausgenommen; die Ausländer auf der Durchreise, sofern ihr Aufenthalt in der Schweiz nicht länger als drei Monate dauert, sofern sie im Besitze der Kontrollausweise ihres Wohnsitzstaates sind und dieser Gegenrecht hält*». D.h., sofern Liechtenstein keine Ausweiskarten und keine Kontrollschilder mehr ausgibt, müssen diese Velofahrer, für den Grenzübertritt, künftig in St. Gallen ein Kontrollschild erwerben.

Am 31. März 1932 erlässt der Regierungschef, «Dr. Hoop» eine zweite Bekanntmachung, in welcher er Bezug auf das Schreiben des Polizei-Kommandos des Kantons St. Gallen nimmt und erklärt: «*Da die früher ausgegebenen amtlichen Kontrollschilder abzugeben sind, werden die Radfahrer darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich das erforderliche Nummernschild und eine Mitgliedskarte bei einem liechtensteinischen Radfahrerverein erwerben können*». Das Polizei-Kommando des Kantons St. Gallen wird gleichentags schriftlich über den Inhalt dieser Bekanntmachung informiert.

Am 8. April 1932 informiert die Fürstliche Regierung den Obmann des LRB, Gebhard Matt über ihre heutige Verhandlung mit der Kantonspolizei St. Gallen. In St. Gallen sei man mit dem Vorschlag einverstanden, dass neu der Radfahrerbund (nicht wie bisher die einzelnen Vereine) Fahrradschilder ab der Nummer 1 ausgibt, diese in einem zentralen Register führt und der Regierung monatlich das Verzeichnis der ausgegebenen Kontrollschilder vorlegt. Die Regierung bittet den LRB, diesen Vorschlag zu prüfen.

An verschiedenen Stellen lässt der Schriftwechsel vermuten, dass sich Regierung und Radfahrerbund bezüglich des neuen Konzepts und dessen Kommunikation nicht auf Anhieb verstanden haben. Leider bricht an diesem Punkt auch die Dokumentation, welche wir vom Liechtensteinischen Landesarchiv erhalten haben, ab [DOKUMENT].

Trotz allem können wir mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass der Vorschlag vom 8. April 1932 in der Praxis umgesetzt wurde. Zum einen entspricht das mit St. Gallen besprochene Vorgehen im Wesentlichen dem vom Obmann des LRB bereits am 17. März 1932 für eine Publikation eingebrachten Text: «*Mit diesem Zeitpunkte bringe der liechtensteinische Radfahrerbund neue Täfelchen in Verkehr*». Was im Rahmen einer Bekanntmachung durch die Regierung mehr nach einer vom LRB bereits beschlossenen Sache, als nach einer blossen Idee tönt. Andererseits haben wir in unserer Sammlung ein Fahrradkennzeichen, welches mit der Abkürzung «L.R.B.» belegt, dass der LRB eigene Schilder ausgegeben hat. Ein Vergleich mit den Schweizer Kennzeichen bestätigt ausserdem, dass diese Velonummer um das Jahr 1932 hergestellt wurde [BILD].

Nicht belegt aber sehr wahrscheinlich ist, dass diese «L.R.B.» Täfelchen bis 1944 ausgegeben wurden. Denn ab dem 1. Januar 1945 werden mit der Einführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung auch im Fürstentum wieder staatliche Fahrradkennzeichen ausgegeben.

Quelle: Liechtensteinisches Landesarchiv: Fahrradkontrollschilder / RF_126_176 / RF_126_251

1932 LU: Erträge und Lösungen zu Bundesgesetz-Problemen

04.10.1932

Da die Vollziehungsverordnung zum "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr", welche am 1. Januar 1933 in Kraft tritt, noch nicht vorliegt, wendet sich das Amt für Automobilwesen und Handelspolizei des Kantons Luzern am 4. Oktober 1932 mit interessanten Fakten und konkreten Vorschlägen an das Militär- und Polizeidepartement Luzern. In dem 5-seitigen und äusserst aufschlussreichen Schreiben geht es ausschliesslich um den Bereich der Fahrräder [DOKUMENT].

Einleitend wird nochmals ausführlich dargestellt, weshalb Kontrollschilder mit einer Nummerierung für die Arbeit der Polizei unabdingbar sind. Bezüglich der vorgeschriebenen Kontrollen zur Sicherstellung, dass die jährlichen Gebühren bezahlt wurden, wird bildhaft beschrieben, wie die Radfahrer mehrmals jährlich zur Überprüfung des Ausweises angehalten werden müssten und dass die Radfahrer dieses Vorgehen als Belästigung empfinden.

Als Lösung wird vorgeschlagen, dass im Gegensatz zu den bisherigen grossen Ziffern nur noch 5 mm grosse Kontrollnummern, wie bei den Ordonnanz-Gewehren, angebracht werden. Das Amt ist der Meinung, dass diese kleinen Ziffern nicht mit dem Bundesgesetz im Widerspruch stehen. Dieser grosszügigen Auslegung schiebt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD jedoch bereits im kommenden Monat, mit Schreiben vom 1. November 1932 an die Regierungen der Kantone, den Riegel [DOKUMENT].

Anschliessend folgt ein äusserst interessanter Finanzteil, welcher detailliert aufzeigt, dass der Kanton mit der Ausgabe der knapp 40'000 Fahrradkennzeichen für das Jahr 1932 rund CHF 159'000 einnimmt. Weiter wird offengelegt, dass dem Kanton nach der Begleichung sämtlicher Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe der Kennzeichen noch ein «Netto-Ertrag» von fast CHF 144'000 verbleibt. Dabei werden unter anderem auch feinsäuberlich die Kosten für die Ausweise und ein «Anteil Besoldung» von CHF 3'000 eingerechnet.

Im bisher geltenden Konkordat von 1914 regelt Art. 57 die für die «Ausweiskarten und Kontrollschilder» für Fahrräder entstehenden Kosten wie folgt. «*Jeder Radfahrer muss eine seitens der zuständigen kantonalen Behörde gegen eine von letzterer festgesetzte Gebühr ausgestellte Ausweiskarte bei sich führen …*». Deren Finanzierung wird dann in Artikel 60 wie folgt geregelt: «*Die Kontrollschilder werden den Radfahrern von den Kantonen zum Selbstkostenpreis geliefert. Die Ausweiskarten sind alljährlich gegen eine von den Kantonen festzusetzende Gebühr zu erneuern*» [DOKUMENT].

Im Gegensatz zur Steuer geht es bei der Gebühr um die Bezahlung der Leistung, welche der Kanton im Zusammenhang mit der Herstellung und Ausgabe von Ausweiskarten und Kontrollschildern sowie der Überprüfung der Verkehrssicherheit des Velos usw. erbringt. Im Falle von Luzern bedeutet das mit anderen Worten, dass der Kanton bisher für seine Aufwendungen über Jahre eine Gebühr von 9.4% erhoben hat und gleichzeitig eine verdeckte, d.h. weder im Konkordat noch im kantonalen Steuergesetz vorgesehene Steuer von 90.6% eingenommen hat, um andere Staatsausgaben zu decken, welche mit Fahrradkennzeichen nichts zu tun haben.

Nun wird die Befürchtung geäussert, dass die Mehrzahl der Radfahrer der Meinung ist, dass mit dem neuen Bundesgesetz Kontrollschilder und Gebühren wegfallen werden. Man ist der Überzeugung, dass sich sämtliche organisierten Radfahrer-Verbände mit aller Energie für die Erreichung dieses Ziels einsetzen werden.

Eine kreative Lösung dieses Problems sieht das Amt in einem «gewissen Entgegenkommen» des Kantons, indem zu den bisherigen Gebühren von CHF 4.00 pro Fahrrad ohne Aufschlag eine obligatorische Haftpflichtversicherung eingeführt wird. Dies koste gemäss Offerte der «Zürich» CHF 1.50 pro Fahrrad oder insgesamt rund CHF 60’000. Danach blieben dem Staate immer noch ein Netto-Ertrag aus den Fahrradgebühren von rund CHF 100'000 pro Jahr. Eine echte Win-Win-Situation, die zum Erfolg führen wird.

1932 EJPD: Nummerierung verstösst gegen Bundesgesetz

01.11.1932

Noch bevor das "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" [DOKUMENT] am 1. Januar 1933 in Kraft tritt, wendet sich das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mit Schreiben vom 1. November 1932 an die Regierungen der Kantone. Von der Polizeidirektion des Kantons Bern habe man erfahren, dass einige Kantone beabsichtigen, die Fahrausweise für Radfahrer, wie sie im Konkordat vorgesehen waren, beizubehalten. Das EJPD stellt klar, dass diese Beibehaltung dem Bundesrecht widersprechen würde.

Aus unserer Sicht noch interessanter sind jedoch die Informationen, welche dem Brief bezüglich den Fahrradkennzeichen zu entnehmen sind. Auffallend an der Formulierung von Art. 32 des Bundesgesetzes ist, dass diese zwar strikt aber gleichzeitig ungewohnt offen, um nicht zu sagen unpräzise gehalten wird: «*Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.»* Es stellt sich also die Frage, ob nun das Kontrollschild als solches oder lediglich dessen Nummerierung abgeschafft werden soll. Auch auf diese Frage gibt das Schreiben des EJPD nun eine klare Antwort. Es steht den Kantonen frei, «*Schilder oder Banderolen ohne Nummer*» auszugeben [DOKUMENT]. Also ist gemäss dem EJPD auch die, gegenüber den bisherigen Kontrollschildern deutlich kleinere Nummerierung, wie sie in Luzern vorgeschlagen wird, verboten. Damit scheint die Auslegung für uns Durchschnittsbürger klar zu sein. - Nicht so für die Kantone!

1932 EJPD: Die Erfindung des Erkennungszeichens

25.11.1932

Mit Schreiben vom 25. November 1932 kündigt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD den Regierungen der Kantone die Zustellung der gedruckten Vollziehungsverordnung zum "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" [DOKUMENT] auf Anfang Dezember 1932 an. Diese tritt ebenfalls am 1. Januar 1933 in Kraft. Bei dieser Gelegenheit klärt das EJPD auch über die genauere Auslegung der Übergangsfristen für Fahrradkennzeichen auf.

Auch mit diesem Brief wird zweifelsfrei definiert, dass (soweit vorgesehen) nummerierte Kontrollschilder ausschliesslich durch unnummerierte Erkennungszeichen ersetzt werden können. Der zweckneutrale Begriff «Erkennungszeichen» wird an dieser Stelle im Zusammenhang mit Fahrradkennzeichen erstmals verwendet [DOKUMENT].

1932: Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz

25.11.1932

Ebenfalls am 1. Januar 1933 tritt die inzwischen vom Bundesrat am 25. November 1932 erlassene Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Kraft [DOKUMENT]. Wie nach Artikel 32 des Gesetzes «Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes» zu erwarten war, werden in dieser Verordnung weder Fahrradkennzeichen noch eine Haftpflichtversicherung für Fahrräder erwähnt.

Hingegen lässt man sich in der Verordnung in 85 Artikeln und drei Anhängen äusserst ausführlich über Dinge, wie die «*rückwärts wirkendes Leuchtzeichen am Fahrrad anzubringende Reflexlinse sowie deren Durchmesser und Streuwinkel*», aus (Art. 68). In Anhang «C. Kontrollschilder» werden ausführlich die Kontrollschilder für Motorwagen, Motorräder, Anhänger, Händler, Versuchsschilder, sowie jene der Bundesbehörden beschrieben. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Konkordaten fehlt hier jedoch jede Spur der Fahrradkennzeichen. Es entsteht der Eindruck, diese seien weder erfunden, noch vor allen anderen Fahrzeugkennzeichen, seit beinahe 40 Jahren von den Kantonen ausgegeben worden. Eine wirklich groteske Konstellation, welche auch Nichtjuristen ein bestimmtes Gefühl gibt, dass hier etwas nicht stimmt.

Das Einzige, was sich aus dieser Verordnung direkt auf die weitere Entwicklung der Fahrradkennzeichen auswirken wird, ist der Anhang C. Darin werden die im Gesetz, in Art. 69 aufgeführten «einheitlichen Kontrollschilder für die Motorfahrzeuge» genauer definiert. Besonders interessant sind die darin erstmals durch den Bund einheitlich geregelten Kürzel der Kantone [DOKUMENT]. Diese Normierung wird in den kommenden Jahren schrittweise auch für Fahrradkennzeichen zur Anwendung kommen und ab 1961 wichtiger Bestandteil des «Schweizer-Norm-Designs» [BILD] sein:

Abschrift / Auszug
Anhang C. Kontrollschilder
I. Von den Kantonen abzugebende Kontrollschilder

1. Allgemeines
a) Nummerierungssystem. Jeder Kanton wird mit zwei grossen Buchstaben bezeichnet und nummeriert von 1 an. Die den Kantonen zugeteilten Buchstaben sind die folgenden:

Zürich	*ZH*	*Schaffhausen*	*SH*

Bern	*BE*	*Appenzell A.-Rh.*	*AR*
Luzern	*LU*	*Appenzell I.-Rh.*	*AI*
Uri	*UR*	*St. Gallen*	*SG*
Schwyz	*SZ*	*Graubünden*	*GR*
Unterwalden ob dem Wald	*OW*	*Aargau*	*AG*
Unterwalden nid dem Wald	*NW*	*Thurgau*	*TG*
Glarus	*GL*	*Tessin*	*TI*
Zug	*ZG*	*Waadt*	*VD*
Freiburg	*FR*	*Wallis*	*VS*
Solothurn	*SO*	*Neuenburg*	*NE*
Baselstadt	*BS*	*Genf*	*GE*
Baselland	*BL*		

Fun-Fact: Die hier offiziell verwendete Kantonsbezeichnung «Unterwalden ob dem Wald» erinnert uns daran, dass wir sowohl im Geschichts-, wie auch im Geographieunterricht einen Fensterplatz hatten. Denn ausser uns weiss natürlich jedes Kind, dass Nidwalden und Obwalden zusammen und logischerweise Unterwalden bilden.

1932: Die Regeln für die Kantonskürzel

Quelle: Thomas Hurter, Zentralpräsident Automobil Club der Schweiz, 03.09.2021

Wussten Sie, dass die heute gebräuchlichen Kantons-Abkürzungen mit zwei Buchstaben, im Zusammenhang mit den Kontrollschildern entstanden sind? Ihren Ursprung haben die Kürzel der Kontrollschilder für Motorfahrzeuge und damit auch jene der Fahrradkennzeichen im Jahr 1933. Damals löste das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) die kantonalen Konkordate betreffend den Motorfahrzeugverkehr ab. Damit galt ab dem 1. Januar 1933 in der ganzen Schweiz erstmals ein einheitliches Strassenverkehrsgesetz. Im gleichen Jahr wurden die Kontrollschilder für Motorfahrzeuge mit individueller Nummerierung für jeden einzelnen Kanton eingeführt. Dazu mussten nun erstmals die heute im Alltag immer noch gebräuchlichen Kürzel der Kantone festgesetzt werden. Bei der Festlegung dieser zwei Buchstaben folgten die Kantone vier verschiedenen Optionen:

1. *Die ersten beiden Buchstaben des Kantonsnamens: BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, SO, TI und UR*
2. *Der erste und der letzte Buchstabe des Kantonsnamens: SZ, VD, VS, ZG und ZH*
3. *Der jeweils erste Buchstabe von zwei Wortbestandteilen des Kantonsnamens: AR, AG, BL, BS, NW, OW, SH, TG*
4. *Jeweils erste Buchstabe der beiden Wörter des Kantonsnamens: AI und SG.*

1932 BS: Polizei muss Banderolen an Velos montieren

28.12.1932

Vier Tage vor Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes setzt der Kanton Basel-Stadt die «Befreiung der Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes» am 28. Dezember 1932 mittels einer Verordnung um. Darin wird in Artikel 11 geregelt: *«Zum Nachweis, dass für ein Fahrrad die vorgeschriebene Versicherung besteht, wird dieses vom Polizeiinspektorat mit einem unnummerierten Kennzeichen versehen, das alljährlich im Januar zu erneuern ist. … Zu diesem Zweck*

ist das Fahrrad den Polizeiorganen vorzuführen. … Das Polizeiinspektorat legt ein Verzeichnis der versicherten Radfahrer an». Die Verordnung tritt auf den 1. Januar 1933 in Kraft.

Diese Formulierung ist äusserst interessant und aufschlussreich, denn sie beinhaltet im ersten Teil eine völlig neue Rollenaufteilung. Bisher hat die Polizei die Kennzeichen ausgegeben und ggf. das Fahrrad in Augenschein genommen, um es auf seine Verkehrstauglichkeit hin zu prüfen; in der Praxis in erster Linie die Bremsen und die Beleuchtung. Anschliessend waren die Radfahrer für die Montage der Schilder am Velo zuständig. Aus der Verordnung geht jedoch nicht hervor, dass es sich bei den neuen unnummerierten Kennzeichen um die bisher in der Schweiz völlig unbekannte Banderole handelt. Doch diese hat im wahrsten Sinne des Wortes einen Haken. Da normale Durchschnittsbürger für deren korrekte Anbringung eine Gebrauchsanweisung benötigt hätten und ausserdem das Kennzeichen bei falscher Handhabung unbrauchbar, d.h. ungültig wird, muss dieses Wunderwerk der Technik nun von der Polizei höchstpersönlich am Fahrrad angebracht werden. Man kann sich unschwer vorstellen, wie diese arbeitsbeschaffende Neuerung bei den zuständigen Polizeibeamten ankommt. Die Anbringung der Banderole am Fahrrad wird auch in anderen Kantonen, wie z.B.in Basel-Land der Polizei übertragen.

Ausserdem wird mit dieser Verordnung [DOKUMENT] nun auch im Kanton Basel-Stadt die Haftpflichtversicherung für Radfahrer auf kantonaler Ebene obligatorisch eingeführt. Aus dem zweiten Teil der Formulierung wird klar, dass die Banderolen zwar keine Nummerierung mehr haben, doch um nachweisen zu können, welche Personen mit dem Bezug des Kennzeichens eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, führt die Polizei ein Verzeichnis dieser Radfahrer. D.h. Anonymität, wie man sie im Bundesgesetz vielleicht vermuten könnte, entsteht auch mit der neuen Verordnung in Basel-Stadt nicht.

Trotz dieser Verordnung der «unnummerierten Kennzeichen» wird auch der Kanton Basel-Stadt ab 1939 wieder nummerierte Fahrradkennzeichen ausgeben.

1932 LU: Luzern kommt Radfahrerverbänden entgegen

29.12.1932

Noch einen Tag später als Basel-Stadt, am 29. Dezember 1932 setzt der Kanton Luzern seinen Plan des «gewissen Entgegenkommens» gegenüber den Radfahrerverbänden [DOKUMENT] vom 4. Oktober 1932 im Eilverfahren um. Damit wird auch in Luzern die Haftpflichtversicherung für Fahrräder per 1. Januar 1933 obligatorisch und ohne Preisaufschlag gegenüber den bisherigen Gebühren eingeführt.

Im Gegensatz zu Basel-Stadt beschränkt sich dieser Regierungsratsbeschluss auf die Vollziehung der Art. 29 ff des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Die zitierten Artikel 29 und folgende beziehen sich ausschliesslich auf das Thema Fahrräder. Die Motorfahrzeuge sind nicht Bestandteil dieses Beschlusses. Ebenfalls im Gegensatz zu Basel-Stadt, wo ein Tag zuvor noch die Rede von «Kennzeichen» ist, wird in Luzern nun der vom EJPD neu kreierte Begriff «Erkennungszeichen» verwendet [DOKUMENT].

1933: Das "Emaille-Design" (Ende)

Zug ist der letzte Kanton, der zwischen 1925 und 1933 noch Fahrradkennzeichen im Emaille-Design ausgibt. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass Zug auch der einzige Kanton ist, der Emaille-Schilder mit zwei geprägten Jahrgängen und entsprechend zweijähriger Gültigkeit hat [BILD].

Dass dieses Konzept auch seine Tücken hat, erfahren Sie in diesem [DOKUMENT]. Die Treue zum Emaille-Schild des Kantons Zug ist vermutlich damit zu begründen, dass diese Velonummern von der Metallwaren Fabrik AG in Zug hergestellt wurden und man so lange als möglich die Industrie im Kanton unterstützen wollte. Ob die anschliessenden Velonummern aus Aluminium auch in Zug hergestellt wurden, ist uns nicht bekannt.

1933: Weshalb schaffen die Kantone die Fahrradkennzeichen nicht ab?

01.01.1933

Für das Jahr 1933 geben sämtliche Kantone, trotz des neuen Nummerierungs-Verbots, weiter Fahrradkennzeichen aus. Lediglich das Schild des Kantons Appenzell Innerhoden fehlt in unserer Bild-Dokumentation. Ob Innerhoden 1933 tatsächlich kein Schild ausgegeben hat, ist noch unklar [BILDER]. Zwar wird im Oberegger Anzeiger vom 1. Januar 1932, unter dem Titel «Fahrradkontrolle», berichtet: «*Zur Erleichterung der Kontrolle über die Lösung des Radfahrerausweises und den Abschluss der Haftpflichtversicherung wird beschlossen, die Veloschilder alljährlich zu wechseln*» [LINK]. Doch lässt diese Mitteilung einerseits offen, ob die vorgesehenen Schilder mit einem Jahrgang versehen sein werden. Andererseits ist unklar, welchen Einfluss das spätere Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932, welches per 1. Januar 1933 in Kraft getreten ist, auf die Fahrradkennzeichen-Politik das Kantons Appenzell Innerrhoden gehabt hat.

Die Frage, weshalb die Kantone, nach der Inkraftsetzung des ersten Strassenverkehrsgesetzes per 1. Januar 1933, die Fahrradkennzeichen nicht abschaffen, ist keine rhetorische. Denn einiges spricht durchaus dafür. Einerseits waren sie bisher durch den Anschluss an das Konkordat von 1914 gemäss Artikel 58 verpflichtet, Kontrollschilder auszugeben: «*Jedes Fahrrad muss mit einem nummerierten Kontrollschilde versehen sein ...*» [DOKUMENT]. Diese Pflicht entfällt nun ersatzlos, da nun weder das neue Bundesgesetz noch die dazugehörende Verordnung irgendwelche Kennzeichen für Velos mehr vorsehen. Mit dem «Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes» in Artikel 32 geht nebst der Nummerierung der Kennzeichen allerdings auch der Eintrag der Velos im kantonalen Register verloren [DOKUMENT]. Damit wird der Polizei ihr wichtigstes Instrument, um gefundene Fahrräder wieder ihren Besitzern zuweisen zu können, entzogen. Bisher haben wir keine Unterlagen gefunden, welche die Gründe zur Beibehaltung der Fahrradkennzeichen eindeutig dokumentieren. Doch liegen folgende drei Argumente auf der Hand.

Organisation: Der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB bietet seinen Mitgliedern bereits seit 1907, auf freiwilliger Basis, eine Haftpflichtversicherung an [LINK]. 1923 führt der Kanton Zürich die obligatorische Haftpflichtversicherung ein [DOKUMENT]. Und spätestens im Jahr 1936 ist sie, allerdings mit sehr unterschiedlicher Deckung, in sämtlichen Kantonen obligatorisch. Folglich kennen die meisten Kantone auch 1933 bereits ein solches Obligatorium. Bis zur Einführung des neuen Bundesgesetzes hat die Velonummer also in den meisten Kantonen auch als Nachweis gedient, dass das entsprechende Fahrrad bzw. deren Lenker versichert sind. Ohne Kennzeichnung wäre die Kontrolle dieser Versicherungspflicht im fliessenden Verkehr nicht mehr möglich. Damit erfüllt das nummernlose Fahrradkennzeichen im Jahr 1933 als reiner Versicherungsnachweis denselben reduzierten Zweck wie die Velo-Vignette ab 1989.

Finanzen: Nebst der Abgeltung der durch die Herstellung und Ausgabe von Ausweiskarten und Kontrollschildern sowie der Überprüfung der Verkehrssicherheit des Velos usw. entstandenen Kosten mit einer entsprechenden Gebühr benutzen praktisch alle Kantone die Velonummern mehr oder weniger stark auch dazu, ihren Staatshaushalt mittels verdeckten Steuern zu entlasten. Diese Steuer, ohne rechtliche Grundlage, beträgt zum Beispiel im Kanton Luzern im Jahr 1932 über 90% des verlangten Betrages von CHF 4.00. Dass die Kantone nun wegen des neuen Nummerierungs-Verbots

nicht auf diese zusätzlichen Steuereinnahmen verzichten wollen, leuchtet ein. Dies umso mehr, als wir in «Die Strassengeschichte des Kantons Luzern im 19. und 20. Jahrhundert», verfasst vom Historiker Hans-Ulrich Schiedt, erfahren: «*Tatsächlich stiegen die (nominalen) Strassenausgaben des Kantons Luzern auch zwischen 1928 und 1932 um das Zweieinhalbfache an*» [LINK].

Politik: Deren Beibehaltung ist nicht nur ein klares Bekenntnis der Kantone zur Velonummer an sich, sondern vor allem eine nicht zu übersehende Absichtserklärung, den bisherigen, nummerierten Zustand so rasch als möglich wieder herzustellen. Diesen Status stellen die Kantone Luzern, Nidwalden und Uri unverzüglich mit der Inkraftsetzung des Gesetzes nahtlos sicher, indem sie Kennzeichen ausgeben, welche wie bisher, nun jedoch deutlich kleiner und auf der Rückseite mit einer Nummerierung versehen sind. Nach einem Jahr Unterbruch nummeriert dann der Kanton Genève bereits 1934 seine Schilder als erster, jedoch auch in diskreterer Schriftgösse, wieder auf der Vorderseite. 1941 schliesslich nummerieren alle Kantone ihre Kennzeichen, immer noch in Wiederspruch zum geltenden Bundesgesetz, wieder auf der Vorderseite [DOKUMENT].

1933: Das Banderolen-Design; eine Lösung wird zum Problem

01.01.1933

Die in Frankreich 1874 eingeführte Banderole [DOKUMENT] dient auch als Vorlage für das "Banderolen-Design", welches in der Schweiz erst 1933, als Ausdruck der bis in den Bundesrat reichenden helvetischen Wirren rund um das Fahrradkennzeichen, in einer Eisenblech Version (teilweise auch Aluminium) eingeführt wird [BILD].

Auf eidgenössischer Ebene wird die Banderole erstmals am 18. Mai 1923, anlässlich der Polizeidirektoren-Konferenz in Schaffhausen, durch Bundesrat Heinrich Häberlin, seines Zeichens Vorsteher des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD, ins Spiel gebracht. Zehn Jahre später wird die Banderole 1933 gleichzeitig in sieben Kantonen eingeführt. Das ist kein Zufall, sondern eine direkte Auswirkung der Inkraftsetzung des ersten Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Dieses verbietet die bisher in sämtlichen Kantonen ausgegebenen nummerierten Fahrradkennzeichen: «Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit …». Inzwischen hat das EJPD klagestellt, dass damit nicht das Fahrradkennzeichen an sich, sondern lediglich dessen Nummerierung verboten ist.

Immer noch unter dem Eindruck der massiven Proteste der Radfahrerverbände gegen die bisher verwendeten Kontrollnummern mit bis zu 4 cm hohen Ziffern bevorzugen die Banderolen-Kantone diese deutlich kleineren Fahrradkennzeichen vermutlich als eine wesentlich diskretere Alternative. Ausserdem sind die Banderolen in der Herstellung günstiger als die bisherigen grossen Schilder. Hinzu kommt vielleicht auch, dass diese sieben Kantone einfach nicht wussten, wie man den durch den Wegfall der grossen Nummer freiwerdenden Platz auf den Schildern sinnvoll nutzen sollte.

Jedoch zeigt sich bald, dass sich Fahrradkennzeichen ohne Nummerierung in der Praxis generell nicht bewähren und die Polizei ihre verschiedenen Aufgaben im Zusammenhang mit den Velos ohne Nummerierung kaum erfüllen kann. Aus diesem Grund führen sämtliche Kantone und damit auch jene, die auf Banderole umgestellt haben, die Nummerierung der Fahrradkennzeichen, zu unterschiedlichen Zeitpunkten, wieder ein. Bereits ab 1939 gibt es nur noch Banderolen mit Nummerierung.

Allerdings gibt es mit der Banderole auch noch ein technisches Problem. Warum auch immer bzw. selbstverständlich muss das System aus Frankreich in der Schweiz «perfektioniert» werden. Unsere Banderolen bestehen inklusive der Bänder aus einem einzigen dünnen Eisenblech (teilweise auch

Aluminium). Die Banderole muss um die Lenksäule gebogen und mit den beiden Bändern (wie heutige Kabelbinder) ineinandergesteckt werden. Die französischen Schilder hatten kein Band mit Widerhaken, welche verhindern, dass das Kennzeichen nach der (falschen) Montage wieder gelöst werden kann, sondern lediglich auf beiden Seiten je eine Öse zur Befestigung [BILD].

Alle, die schon mit Kabelbinder gearbeitet haben, wissen, dass dieses geniale System (insbesondere für Neu-Binder) durchaus auch seine Tücken hat. Darin lag damals auch das besondere Problem der Banderolen. Denn die Technik der Kabelbinder ist damals noch kein Gemeingut. Ihre Montage ist einigermassen anspruchsvoll und bei falscher Handhabung wird das Kennzeichen sogar unbrauchbar, d.h. ungültig. Dies führt dazu, dass z.B. in den beiden Basler Halbkantonen die Polizei per Verordnung dazu verpflichtet wird, die Banderole an sämtlichen Fahrrädern persönlich anzubringen [DOKUMENT].

Andere Kantone wie z.B. Bern versuchen das Problem zu lösen, indem sie in die Radfahrerkarte eine IKEA-reife Gebrauchsanweisung mit Graphik integrieren. Darauf heisst es: «*Vorsicht! Nicht probieren! Wenn das gezahnte Band durch den Verschluss gezogen ist, kann es nicht mehr gelöst werden*.» [BILD].

Mit den bisherigen Fahrradkennzeichen in Form einer flachen Platte gibt es diese Probleme nicht. Jede Person ist in der Lage, das Schild mit den eigenen Mitteln und Möglichkeiten hinten am Velo zu befestigen. Dazu wurden manchmal auch zusätzliche Löcher ins Kennzeichen gebohrt, was ausser die Sammler niemanden stört.

Die Banderole hat jedes Jahr eine andere Form, eine andere Farbe und eine Höhe von 4.5 bis 4.7 cm. Nebst dem Jahrgang ist das Wappen des Kantons zu sehen. Bereits kurz nach deren Einführung wird von den Kantonen (zu unterschiedlichen Zeitpunkten) auch wieder eine Nummer in die Banderole gestanzt.

Die ersten Banderolen werden 1933 von sieben Kantonen und die letzte 1954 vom Kanton Fribourg ausgegeben [BILD]. Alle 12 Kantone und ihre Jahrgänge: AR 1933, BE 1935-53, BL 1933-36, BS 1933-38, FR 1934-54, NE 1934-36, SG 1933, SH 1937-39*, SO 1933, TG 1933-34, TI 1933-38, VD 1934-53).

* Gemäss unserer Sammlung nicht klar, da die Fahrradkennzeichen der Jahrgänge 1937 und 1938 fehlen.

1933 ZH: TINTU die Lösung aller Velonummer-Probleme

15.02.1933

Das Nummerierungs-Verbot des neuen Bundesgesetzes, welches vor anderthalb Monaten, am 1. Januar 1933 in Kraft getreten ist, bringt allerhand Stilblüten sowohl beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD, bei den Kantonen, in der Politik wie auch bei privaten Unternehmen hervor. Eine der interessanteren Innovationen ist die «unsichtbare Velonummer» der Firma Universal-Vertrieb aus Zürich.

Dieses wahre Wunder der Technik erfüllt nicht nur den Zweck eines Fahrradkennzeichens, sondern es macht gleichzeitig das Velo diebstahlsicher. In seiner Offerte an den Kanton Zürich vom 15. Februar 1933 [DOKUMENT] betont der Hersteller: «Es ist nämlich unmöglich eine TINTU-Nummer zu stehlen», was, soweit wir die beiliegende Skizze richtig verstehen, durchaus schwierig sein dürfte [DOKUMENT]. In roter Schrift gibt es dann noch den Hinweis, dass die Unsichtbarkeit der Velonummer TINTU auf der Zeichnung nicht dargestellt werden könne und vorläufig das Geheimnis des

Erfinders, der vermutlich A. Meili heisst, bleibt. Dieses Geheimnis wiederum verbirgt sich hinter den Patenten (ges. gesch.) Nr. 49692 und Nr. 50647.

Wir sind überzeugt, dass diese Konstruktion wesentlich zur Reduktion von Diebstählen beigetragen hätte und noch heute beitragen würde. Auch die Tatsache, dass dieses Nummernschild, wie bei den Autos, nicht jedes Jahr neu bezogen werden muss, sondern dauernd gültig bleibt, überzeugt bezüglich Reduktion des Materialaufwands und der Administration. Allerdings hat sich TINTU weder in Zürich noch in einem anderen Kanton durchsetzen können, da es aus Sicht der Polizei eines der wichtigsten Kriterien der bisherigen Velonummer nicht erfüllt.

Das angepriesene Fahrradkennzeichen hat, wie die Schilder bis in die 1920-er Jahre, keinen Jahrgang, was im fliessenden Verkehr die Kontrolle, ob die Gebühren und nun auch die Prämie für die Haftpflichtversicherung für das laufende Jahr entrichtet wurden, verunmöglicht. Natürlich hätte man auch auf das Motorfahrzeug-System mit jährlicher Rechnungsstellung umstellen können. Doch in Anbetracht der vergleichsweise geringen Velo-Gebühren (je nach Kanton ab CHF 1.50 pro Jahr) wären die Kosten für das Inkasso unverhältnismässig gewesen. Ausserdem gehörte damals zum jährlichen Bezug der Velonummer auch eine Inspektion des Fahrrads bezüglich seiner Fahrtüchtigkeit. Bei Beibehaltung dieser Prüfung hätte man, analog der MFK für Motorfahrzeuge, noch die Errichtung einer Prüfstelle für Velos einrichten müssen, was dann definitiv zu einem organisatorischen Overkill geführt hätte. Zu guter Letzt ist das Scheitern dieses Projekts auch ein Glück für die Sammler, für die es sonst ab dem folgenden Jahr 1934 kaum mehr etwas zu sammeln gegeben hätte. Trotz allem hat der Hersteller nicht zu viel versprochen: TINTU blieb unsichtbar.

1933 EJPD: Umfrage zu äusserlichem Kennzeichen Haftpflichtversicherung

10.10.1933

Das EJPD hebt das Versteckspiel auf einen höheren Level.

Weshalb sich die Polizei-Abteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD am 10. Oktober 1933, kaum ein Jahr nach Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes, mit einer Umfrage an die Kantone richtet, ist aus dem Schreiben auf den ersten Blick nicht ersichtlich. Erst bei genauerem Hinsehen wird, aufgrund der Einleitung, in der ausdrücklich festgestellt wird, dass die Kantone gemäss Artikel 31 zwar die obligatorische Haftpflichtversicherung einführen können, doch gemäss Art. 32 die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit sind, der Zusammenhang klar. Offenbar fragt sich inzwischen auch das EJPD, wie die Kantone mit dem Nummerierungs-Verbot, das ihnen, entgegen den bei jeder Gelegenheit klar deklarierter Anforderungen, auferlegt wurde, in der Praxis umgehen.

Während der Vorbereitung des Gesetzes haben sich praktisch alle Kantone bei jeder Gelegenheit dezidiert für die Beibehaltung der Fahrradkennzeichen sowie deren Nummerierung ausgesprochen. Die Kantone haben immer wieder dargelegt, dass sie ohne diese beiden Kontroll-Elemente der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht mehr sinnvoll nachkommen können

Nach dem 1927 gescheiterten Bundesgesetz wurden alle wichtigen Anliegen der Kantone bezüglich der Kontrolle der Fahrräder bzw. der Radfahrer aus referendumspolitischen Erwägungen über Bord geworfen. Dabei wurde aus Sicht der Polizeiorgane gegenüber den bisher geltenden Bestimmungen der Konkordate nicht nur ein enormer Rückschritt gemacht, sondern es wurde mit dem Aussparen der Themen rund um das Fahrradkennzeichen ein eigentliches Regulierungs-Vakuum geschaffen. Nun kann es das EJPD nicht wirklich erstaunen, dass die Kantone nach Mittel und Wegen suchen, dieses Vakuum wieder zu füllen.

Das EJPD erahnt, dass die Sache zu entgleiten droht. Man hat davon Wind bekommen, dass es im Land aktiven Widerstand gegen das Nummerierungs-Verbot gibt. Nun will man sich ein Bild machen, wie ernst die Lage ist.

In Bern möchte man eigentlich wissen, ob es Kantone gibt, die trotz des Nummerierungs-Verbots eine Nummerierung ihrer Fahrradkennzeichen vorsehen. Aus welchen Gründen auch immer, entschliesst man sich jedoch für eine verklausulierte Fragestellung. Also will das EJPD scheinbar wissen, welches äussere Kennzeichen für die Kontrolle einer ggf. vom Kanton obligatorisch eingeführten Haftpflichtversicherung vorgesehen wird [DOKUMENT]. Statt auf den Punkt zukommen, macht das EJPD den Raum für eine Intensivierung des Versteckspiels weit auf. In den kommenden Jahren werden alle Kantone diese Aufforderung des EJPD zum Versteckspiel in verschiedensten Variationen annehmen. Am Beispiel von Luzern werden wir sehen, wie virtuos man dieses Spiel ausgestalten kann.

1933 LU: Trotz Bundesgesetz wird im Versteckten weiter nummeriert

21.10.1933

Der Kanton Luzern nimmt die Einladung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD zum Versteckspiel ziemlich abgeklärt und wie es scheint sogar mit einer gewissen Freude am Spiel an.

Bekanntlich ist in der Politik das Wichtigste oft das Unausgesprochene. Bereits am 21. Oktober 1933 beantwortet der Kanton Luzern die Anfrage «äussere Kennzeichen für die Kontrolle der Haftpflichtversicherung» des EJPD vom 10. Oktober 1933. Mit dem Antwortschreiben an das EJPD wird die Kunst des Versteckspiels auf virtuose Weise inszeniert [DOKUMENT].

Im Brief wird über die Eckdaten der Haftpflichtversicherung und den Versicherungsausweis berichtet. Weiter wird erklärt, dass am Rad ein Aluminiumschild zu führen ist, welches die Jahreszahl, das Kantonswappen und die Aufschrift «Luzern» zeigt. Ferner erfahren wir, dass das Schild jährlich in Form, Komposition der Aufschrift sowie in der Zeichnung des Wappens wechselt; Punkt.

Wir erinnern uns. Eigentlich möchte das EJPD in Erfahrung bringen, ob es Kantone gibt, die trotz des Nummerierungs-Verbots gemäss Artikel 32 Bundesgesetz eine Nummerierung ihrer Fahrradkennzeichen vorsehen, also gegen das Gesetz verstossen. Doch wird diese Frage gut schweizerisch nicht direkt, sondern nur indirekt gestellt. Diesen Spielraum weiss Luzern gekonnt zu nutzen. Und so wird kein Wort darüber verloren, dass der Kanton Luzern ungeachtet der Bestimmungen des neuen Bundesgesetzes mit der Nummerierung der Fahrradkennzeichen fortfährt. Allerdings und ganz nach den Regeln des Spiels, ist diese Nummer gegenüber bisher deutlich kleiner und das Wichtigste, sie wird doch tatsächlich auf der Rückseite des Fahrradkennzeichens versteckt [BILD]. Ab 1937 wird die Nummer in Luzern, ohne dass sich die Gesetzeslage verändert hätte, wieder auf der Vorderseite eingeprägt. Ab 1941 nummerieren alle Kantone ihre Velonummern wieder auf der Vorderseite [BILD].

1933-1950: Die Blütezeit des Jahrgangs

Während die Registrierungsnummer immer kleiner wird, auf die Rückseite verbannt wird oder zeitweise in einigen Kantonen ganz entfällt, erlebt die Schriftgrösse des Jahrgangs, welcher zur Überprüfung der Gültigkeitsdauer dient, mit bis zu rund 35 mm zwischen 1933 und 1950, zumindest in den 18 Kantonen, welche nicht die kleine Banderole verwenden, ihre Blütezeit [BILD].

1933-1960: Die "Standard-Formate"

Ab Anfang der 30er-Jahre verwenden die meisten Kantone eines oder mehrere der schätzungsweise rund 30 verschiedenen Standard-Formate, welche sich im Laufe der Zeit entwickeln. Diese stehen in der Regel auch immer in Verbindung mit einem bestimmten Hersteller. Nachstehend ein Dutzend Beispiele der üblichsten Standard-Formate:

- Hochformat, 4.5 x 6.8 cm: AI 54-60, AR 60, GE 56-60, GL 52-60, GR 56-60, NW 55-60, OW 55-60, SG 53-60, SO 51-60, SZ 46-60, UR 55-60 (1946: Das "Mini-Design").
- Hochformat, 5 x 8.5 cm: AG 52-60, NE 53, TG 53-61
- Hochformat, 5.5 x 7 cm: BL 51-60, TG 51-52
- Breitformat, 8 x 6 cm: BS 40, TG 43-47
- Breitformat, 8.5 x 6 cm: GE 42-55, UR 47-53
- Breitformat, 8.5 x 6.5 cm: AG 33-50, GL 38-39
- Breitformat, 9 x 5 cm: AR 50-59, GR 46+48+50-52, NW 44-52, OW 46+47+34-37+49-52, SG 42-51, SH 50-51, ZG 45-49+51
- Breitformat, 10 x 5.5 cm: OW 33, SG 41
- Breitformat, 10 x 6 cm: AR 42-45+34-37, GR 34, NW 34+36+37+40+42, OW 35+41
- Oval, 10 x 6 cm: AI 34, AR 38-41+46-49
- Oval, 10 x 7 cm: GR 33+35+47, NW 33+35+38, OW 34
- Rund, 8 cm: GL 33-38, NW 39+41, OW36-38+48, SO 34-44

1934 GE TI: Genève und Ticino nummerieren als erste wieder auf Vorderseite

01.01.1934 / 23.11.1936

Aufgrund einer Umfrage des Kantons Zürich vom 23. November 1936 zum Thema Nummerierung erfahren wir, wie es kam, dass Genève als einer der beiden ersten Kantone seine Kontrollschilder wieder auf der Vorderseite nummeriert. In seiner Antwort vom 4. Dezember 1936 erklärt der Sekretär des Finanzdepartements dezidiert, wie man mit dem heissen Eisen im Kanton Genève umgeht [DOKUMENT].

Für das Jahr 1933 hat Genf ein Kennzeichen ohne Nummerierung ausgegeben. Nach einem Jahr Unterbruch, per 1. Januar 1934, führt Genf jedoch als erster Kanton wieder ein Fahrradkennzeichen mit Nummerierung auf der Vorderseite ein. Eigens zu diesem Zweck wird das schweizweit einzigartige «Genfer-Design» entwickelt (1934-1938) [BILDER]. Ausserdem wird darüber informiert, dass man darauf verzichtet hat, vor Ausgabe dieser nummerierten Kennzeichen das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD zu konsultieren. Auch wird offengelegt, dass man danach mehrmals vom EJPD darauf aufmerksam gemacht wurde, dass diese Nummerierung gemäss Bundesgesetz seit dem 1.1.1933 nicht erlaubt sei. Allerdings sei man in Genf insbesondere bei Diebstählen auf diese Nummerierung angewiesen, weshalb man sie für alle Fahrradkennzeichen beibehalten habe.

Als zweiter Kanton gibt auch das Tessin bereits für das Jahr 1934 wieder ein Fahrradkennzeichen mit Nummerierung auf der Vorderseite aus. Dabei handelt es sich um eine Banderole, bei welcher die Nummer auf dem rechten Flügel eingestanzt ist [BILD].

Im Jahr 1934 geben einzelne andere Kantone auch Schilder mit Nummern aus; diese befinden sich jedoch auf der nicht sichtbaren Rückseite [DOKUMENT]. Erst im Jahr 1937 wird Luzern als dritter Kanton seine Kontrollschilder wieder «vordergründig» nummerieren [BILDER].

1934 EJPD rügt Luzern wegen Nummerierung der Kennzeichen

06.06.1934

Das neue "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" regelt in Artikel 32, dass die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit sind [DOKUMENT]. Noch bevor das Gesetz am 1. Januar 1933 in Kraft tritt, wendet sich das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD am 1. November 1932 an die Kantone, um unter anderem nochmals klarzustellen, dass keinerlei Nummerierung der Schilder oder Banderolen zulässig ist [DOKUMENT]. Trotz allem geben die Kantone Luzern, Nidwalden und Uri bereits mit der Inkraftsetzung des Gesetzes Fahrradkennzeichen aus, welche wie bisher, nun jedoch deutlich kleiner und auf der Rückseite, mit einer Nummerierung versehen sind.

Aufgrund einer Beschwerde des Arbeiter-Touring-Bunds der Schweiz «Solidarität», welcher sich beklagt, dass der Kanton Luzern Fahrradkennzeichen mit einer kleinen Nummerierung auf der Rückseite ausgibt, wendet sich das EJPD am 6. Juni 1934 mit vorzüglicher Hochachtung aber bestimmt an das Polizeidepartement des Kantons Luzern. Mit seinem Schreiben stellt das EJPD nochmals klar, dass es in Bezug auf die Auslegung von Artikel 32 des Bundesgesetzes absolut keinerlei Spielraum gibt und damit eine Nummerierung, sei es auf der Vorder- oder der Rückseite der Kennzeichen, nicht zulässig ist: «*Gestützt hierauf ersuchen wir Sie, dafür zu sorgen, dass inskünftig auch in Ihrem Kanton keine nummerierten Kontrollschilder für Fahrräder mehr abgegeben werden*». Abschliessend räumt das EJPD immerhin noch ein, dass das Fehlen einer Nummerierung auch gewisse Nachteile hat [DOKUMENT].

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass ein Jahr später, 1934, bereits 10 Kantone nummerierte Kennzeichen ausgeben. Wovon der Kanton Genève die Nummer als erster bereits auf die Vorderseite prägt. Bis im Jahr 1941 ziehen alle 25 Kantone mit Genève gleich.

1934-1960er: Bewachungs-Schilder - Gesetzeslücke wird zum Geschäftsmodell

Die nummerierten Alu-Schilder mit der Aufschrift «Velo-Wache AG» sind in der Szene schon seit jeher ein Begriff. Wie von unserem Museum erhalten diese jedoch auch von den meisten Sammlern keine grosse Beachtung, da sie keine vom Staat ausgegebenen Kennzeichen sind. Diese «Bewachungs-Schilder» sind erst Anfang 2025 in den Fokus unseres Interesses gerückt, nachdem wir realisiert haben, dass diese eine Reaktion auf die politischen Ereignisse rund um die kantonalen Velonummern sind.

1934: Ein Verbot als Geschäftsmodell

Die Innovation dieser Bewachungs-Organisationen ist eine direkte Folge des «Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr», welches am 1. Januar 1933 in Kraft getreten ist und in Art. 32 die von den Kantonen bisher ausgegebenen nummerierten Kontrollschilder verbietet: «*Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes: Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.*». Wie sich erst nach Inkrafttreten des Gesetzes restlos klärt, sind allerdings nicht die Kontrollschilder selbst, sondern lediglich deren Nummerierung verboten.

Das durch dieses Verbot entstandene Regelungs-Vakuum führt über Jahrzehnte zu verschiedensten Problemen, welche in dieser Publikation detailliert beschrieben werden. Aus Sicht der Polizei ist dabei das einschneidendste, dass sie nun nicht mehr in der Lage ist, gestohlene bzw. wiedergefundene Fahrräder zu identifizieren und diese aufgrund der im kantonalen Register verzeichneten Nummer ihren Besitzern zuzuweisen. In der Folge stapeln sich schweizweit die besitzerlosen Velos in den Werkhöfen der Polizei zu hunderten.

Diese unbefriedigende Situation schafft in der Bevölkerung neue Bedürfnisse nach Sicherheit. Die Velo-Wache AG erkennt dieses Vakuum als erste und will es mit ihrem Geschäftsmodell ausgleichen. Sie bietet einerseits eine Diebstahlversicherung für Velos an, welche im Schadenfall für die Wiederbeschaffung eines neuen Fahrrads aufkommt. Andererseits stellt sie eine Organisation zur Verfügung, welche die Velos bewachen und gestohlene Velos in der ganzen Schweiz suchen soll. Diese regionalen Fahnder werden «Kontrolleure» genannt, welche bei der Velo-Wache AG offenbar uniformähnliche Mützen mit dem Firmen-Abzeichen tragen [LINK, Seite 9]. Die Velo-Wache AG bewirbt ihre Dienstleistungen unter anderem wie folgt:

«Erste schweizerische Organisation für Fahrradschutz- und Bewachung»
«Einziges Unternehmen mit spezialisierter Fahndungsorganisation»
«Eidgenössischer Kontroll- und Fahndungsdienst»
«Keine Abschätzungen im Schadenfall»

Und auf Französisch:

« Voleurs de cycles, le grand danger pour chaque cycliste ! »

Was eine Diebstahlversicherung für Velos ist, dürfte klar sein. Wie eine private Firma «bis in die entlegensten Winkel des Landes» nach gestohlenen Velos fahndet, kann man sich schon etwas weniger gut vorstellen. Doch wie eine Organisation schweizweit hunderttausende Velos bewacht, übersteigt selbst die Vorstellungskraft der «Neuen Zürcher Zeitung» (NZZ), welche am 30. Juli 1945 einen Entscheid des Bundesgerichts wie folgt kommentiert: «… doch wäre eine ständige Überwachung unmöglich.» [LINK, Seite 5].

1934: Das Velo-Wache Angebot

Leider haben wir bisher die im Ausweis erwähnten Abonnementsbedingungen nicht finden können. Doch geht das Angebot der Velo-Wache AG recht umfassend aus einem späteren Inserat hervor, welches «Die Tat» am 8. Februar 1944 veröffentlicht [DOKUMENT]:

- Deutliche Kennzeichnung der Velos mit dem Velo-Wache Nummernschild zur Abschreckung der Diebe.
- Laufende Bewachung und Kontrolle der Velos.
- Im Entwendungsfall Suche der Velos durch eine spezialisierte Fahndungsorganisation, in Zusammenarbeit mit der Polizei, bis in die entlegensten Winkel des Landes.
- Bei Nichtauffindung innert Monatsfrist werden Velos, mit einem Selbstbehalt von 10%, zum Neuwert ersetzt.
- Nebst dem Diebstahl des Velos sind auch einzelne gestohlene Bestandteile und Zubehör versichert.
- Beschädigt aufgefundene Velos werden kostenlos Instand gestellt und entwendete Zubehörteile durch neue ersetzt.

- Die Diebstahlversicherung wird durch die «Zürich» Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktiengesellschaft abgedeckt, was, wie das Bundesgericht bald feststellen wird, ein entscheidender Vorteil gegenüber der Konkurrenz ist.
- Die Gebühren betragen im Wochendurchschnitt nur ca. 15 Rp. per Velo. Gemäss einem anderen Inserat im «Journal du Jura» vom 19. April 1945 beträgt die Prämie pro Jahr CHF 6.00 [LINK, Seite 4].
- Die Abonnements-Verträge werden durch die Vertreter der Velo-Wache sowie führende Velogeschäfte ausgestellt.

Zum Vergleich: Im Jahr 1940 kostete der jährliche kantonale Velo-Ausweis samt Fahrradkennzeichen und obligatorischer Haftpflichtversicherung im Kanton Zürich CHF 3.50 bzw. CHF 3.00, wenn man das alte Schild zurückgab [DOKUMENT].

1934: Der Velo-Wache Abonnements-Ausweis [DOKUMENT]

- Die Velo-Wache muss darauf achten, dass ihre Kunden das kantonale Kennzeichen, welches es in sämtlichen Kantonen immer noch gibt, nicht mit ihrem Schild abdecken. Deshalb wird im Ausweis ausdrücklich darauf hingewiesen: «Das Staatsschild darf durch unser Velo-Wache-Schild nicht überdeckt werden».
- Der Ausweis muss auf Verlangen sowohl der Polizei als auch den Velo-Wache-Kontrolleuren vorgewiesen werden. Also hat in dieser Hinsicht ein privater Sicherheitsdienst offenbar dieselben Befugnisse wie die Polizei. Es wäre interessant zu erfahren, wie diese Kompetenzen und deren Abgrenzung zu den staatlichen Organen geregelt wurden.
- Das Velo-Wache-Schild ist mehrere Jahre gültig, vorausgesetzt die Jahresbeiträge wurden pünktlich einbezahlt.
- Ein Diebstahl muss unverzüglich sowohl der Velo-Wache wie auch der Polizei gemeldet werden.

1939: Radfahrer-Verbände empfehlen Velo-Wache AG

Bereits nach 5 Jahren Tätigkeit hat die Velo-Wache einen derart guten Ruf, dass sie 1939 sowohl vom Schweizerischen Radfahrer- und Motorradfahrer-Bund (SRB) wie auch vom Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz «Solidarität» (ATB) empfohlen wird. In grossaufgemachten Zeitungsinseraten werden die Vorteile für die Mitglieder dieser Verbände ausführlich beschrieben und die Velo-Wache AG als vorbildlich und vertrauenswürdig angepriesen [DOKUMENT]. Wie wir sehen werden, trägt diese durchdachte Kampagne ganz entscheidend zur Vormachtstellung der Velo-Wache AG bei.

1941: Der Kampf zwischen der Velo-Wache AG und der Farabewa AG

Insbesondere die beiden Konkurrenten Velo-Wache AG als Markt-Leader und Farabewa AG als grösster Mitbewerber, beide mit Sitz in Zürich, schenken sich nichts. Gemäss einem Artikel im «Walliser Bote» vom 23. April 1946 hat die Farabewa AG 70'000 Versicherungsnehmer [LINK, Seite 3], während die Velo-Wache AG im Jahr 1945, gemäss einem Inserat in «Der Bund » vom 2. September 1945, 150'000 laufende Abonnements-Verträge hat [DOKUMENT].

In «Die Tat» vom 17. / 18. Mai 1941 veröffentlicht die Velo-Wache AG ein Inserat «Warnung vor Verwechslungen». Darin werden die Velofahrer darauf hingewiesen, dass die Radfahrerverbände Arbeiter-Touring Bund «Solidarität» (ATB) und Schweizerischer Radfahrer- und Motorradfahrer-Bund (SRB) gute Gründe haben, «*wenn sie nicht irgend eine Firma, sondern einzig die Velo-Wache AG als*

Vertrags-Firma aufgenommen haben und nur diese Institution ihren Bundesmitgliedern empfehlen» [LINK, Seite 9]. Diese Warnung geht unmissverständlich in Richtung Farabewa AG.

1942: Farabewa AG im Beobachter

Am 24. Juli 1942 wehrt sich die Farabewa AG wegen angeblicher Probleme bei der Behandlung von Schadenfällen mit einer «Erwiderung» in «Die Tat» gegen Vorwürfe des «Beobachter» [LINK, Seite 6].

1942: Der Velo-Diebstahl-Bewachungs-Fahndungs-Markt

Die Velo-Wache AG scheint den mit Abstand grössten Marktanteil zu haben. Allerdings muss sie sich das Geschäftsfeld mit weiteren Mitbewerbern teilen. Folgende Firmen werden in einer «Erwiderung» genannt, welche «Die Tat» am 24. Juli 1942 abdruckt [LINK, Seite 6]:

- Velo-Wache AG in Zürich, gegründet 1934 [LINK, Seite 9]
- Farabewa AG in Zürich (**Fa**hr**ra**d **Bewa**chung), ebenfalls 1934 gegründet [LINK], allerdings geht aus einem ihrer eigenen Inserate hervor, dass sie erst seit 1936 besteht [LINK, Seite 6]
- «Provel» Genossenschaft in Luzern
- «Velo-Aufsicht» L. Roggo in Düdingen (FR)
- Schweiz. Velo-Bewachung, Firma und Ort unbekannt

1945: Farabewa AG gegen eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement

Immer wieder sind Organisationen für Fahrradschutz, Bewachung und Fahndung direkt oder indirekt Gegenstand von Verfahren am Bundesgericht. Im Bundesgerichtsurteil vom 10. Juli 1945 in Sachen Farabewa A.-G. gegen eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (BGE 71 I 275) [LINK] geht es um die Frage, ob es bei den von der Fahrradbewachungsorganisation Farabewa A.-G. angebotenen Leistungen in erster Linie um eine Versicherung handelt und das Unternehmen damit der Versicherungsaufsicht untersteht.

Mit Entscheid vom 25. April 1945 hat das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement erkannt, dass die Beschwerdeführerin das Versicherungsgeschäft im Sinne des Versicherungsaufsichtsgesetzes betreibt, und ihr den Abschluss neuer Abonnementsverträge oder die Verlängerung bestehender Verträge ab 1. Januar 1946 untersagt, sofern sie bis dahin nicht die bundesrätliche Bewilligung zum Betrieb des Versicherungsgeschäftes erlangt habe. Gegen diesen Entscheid hat die Farabewa A.-G. Beschwerde erhoben.

Unter anderem macht die Farabewa geltend, dass eine Konkurrentin, die Velo-Wache A.-G., auch nicht der Aufsicht unterstellt worden sei. Dazu wird im Urteil festgehalten: «*Übrigens hat das Departement in der Vernehmlassung zu der vorliegenden Beschwerde dargelegt, warum es dazu gekommen ist, von der Unterstellung der Velo-Wache A.-G. unter die Versicherungsaufsicht abzusehen*.». Der Grund für die Nicht-Unterstellung liegt darin, dass Velo-Wache AG ihre Diebstahlversicherung bei der Zürich Versicherung abgedeckt hat [DOKUMENT].

Das Bundesgericht weist die Beschwerde der Farabewa AG ab. Auch die «Neue Zürcher Zeitung» NZZ berichtet am 30. Juli 1945 ausführlich über diesen Bundesgerichtsentscheid [LINK, Seite 5].

1945: Velo-Wache - der Aufstieg zum Marktführer

Der Aufstieg der Velo-Wache AG zum Marktführer lässt sich mittels Informationen aus Zeitungen recht anschaulich rekonstruieren.

Das Unternehmen Velo-Wache A.G. wurde 1934, unmittelbar nach der Inkraftsetzung des ersten Verkehrsgesetzes (1.1.1933) gegründet. Sie hatte ihren Sitz zuerst an der Falkenstrasse 14 in Zürich [LINK, Seite 9] und ab 1945 in Küsnacht [LINK, Seite 14].

In einem gross aufgemachten Inserat im «Bund» informiert die Velo-Wache AG am 2. September 1945, dass sie nun 150'000 laufende Abonnements-Verträge habe, was ca. 10% aller Velobesitzer der Schweiz entspreche, dass sie in ihrem Fahndungsdienst 100 fixbesoldete Mitarbeitende beschäftige sowie seit Bestehen über 12'000 Fahndungsfälle behandelt und mehr als eine Million Franken an Leistungen erbracht habe [DOKUMENT]. Dagegen hat die Farabewa AG, gemäss einem Artikel im «Walliser Bote» vom 23. April 1946 lediglich 70'000 Versicherungsnehmer [LINK, Seite 3]

1945: Velo-Wache AG verklagt Farabewa AG

Im Dezember 1945 holt die Velo-Wache AG zu einem Schlag gegen ihre grösste Konkurrentin, die Farabewa AG aus. Die Velo-Wache AG erhebt Klage gegen ein Mitglied der Geschäftsleitung der Farabewa AG. In der Folge verurteilt das Bezirksgericht Kriens mehrere Mitarbeitende der Farabewa AG, welche das Urteil an das Obergericht Luzern weiterzieht. Noch bevor das Obergericht entscheidet, nimmt der «Beobachter» den Fall in einem Bericht auf. Dieser führt wiederum zu einer «Antwort auf einen irreführenden Artikel im Beobachter» der Farabewa AG, welcher am 15. Dezember 1945 in «Die Tat» erscheint [LINK, Seite 22].

1946: Dressler gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau

Im Bundesgerichtsurteil vom 28. Mai 1946 in Sachen Dressler gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau (BGE 74 IV 138) [LINK] geht es darum, dass ein Mann namens Meier sein Fahrrad bei der Velo-Wache AG versichert, dieses im Sommer 1942 verkauft und im April 1943 als gestohlen gemeldet hat. Das Bundesgericht soll nun klären, welche Rolle der Velohändler Dressler dabei gespielt und ob sich dieser der Falschbeurkundung schuldig gemacht hat.

Das Bundesgericht heisst die Nichtigkeitsbeschwerde des Velohändlers Dressler gut.

1947: Velo-Wache AG und Defencycle S.A.

Auch im Welschland gibt es einen Anbieter mit einem gegenüber der Velo-Wache AG verblüffend ähnlichen Angebot; die «Defencycle S.A.» [DOKUMENT]. Hier stellt sich natürlich die Frage, ob hinter diesen beiden Anbietern dieselbe Organisation steht. Am 29. April 1960 druckt die «Neue Zürcher Zeitung» NZZ ein Stelleninserat ab, mit welchem ein «Produktionschef» gesucht wird. Als Auftraggeber des Inserats erscheint «Velo-Wache AG / Defencycle S.A.» in Küsnacht-Zürich, womit diese Frage beantwortet wäre [LINK, Seite 11]. Das erste Inserat (Personalsuche) unter der Bezeichnung «Defencycle S.A.» ist im «Feuille d'avis de Neuchâtel» vom 13. Juli 1946 zu finden [LINK, Seite 2]. Allerdings besitzt die Defencycle S.A. im Kanton Genf weder Filialen noch Büros, sondern lediglich eine Handvoll Vertreter bzw. Inspektoren, wie aus einem Artikel der «Berner Tagwacht» vom 24. August 1954 hervorgeht [LINK, Seite 5]. Die ersten Inserate für die Bewachungsschilder der Defencycle S.A. stammen aus dem Jahr 1947 [LINK, Seite 9].

1948: Farabewa A.-G. gegen eidgenössische Steuerverwaltung

Im Bundesgerichtsurteil vom 5. März 1948 in Sachen Farabewa A.-G. gegen eidgenössische Steuerverwaltung (BGE 74 I 177) [LINK] geht es darum, ob die Nebenleistungen, wie Bewachung und Fahndung, wie die Versicherungsprämien auch der Stempelabgabe unterliegen.

Mit Entscheid vom 26. April 1945 erkannte das eidg. Justiz- und Polizeidepartement, dass die Farabewa A.-G. das Versicherungsgeschäft im Sinne des Aufsichtsgesetzes betreibe, und untersagte ihr den Abschluss neuer Abonnementsverträge oder die Verlängerung bestehender Verträge ab 1. Januar 1946, sofern sie bis dahin nicht die Bewilligung des Bundesrates zum Betrieb des Versicherungsgeschäftes erlangt habe. Die verwaltungsgerichtliche Beschwerde der Gesellschaft gegen diesen Entscheid wurde vom Bundesgericht durch Urteil vom 10. Juli 1945 (BGE 71 I 275 ff.) abgewiesen. Am 9. Januar 1946 erteilte der Bundesrat der Farabewa A.-G. die Bewilligung, das Versicherungsgeschäft zu betreiben. Allerdings liefert die Farabewa A.-G. nun die Stempelsteuer nicht auf den vollen von ihr einkassierten Beiträgen ab.

Am 21. Januar 1947 entschied die eidg. Steuerverwaltung (EStV), dass die Jahresbeiträge, welche die Farabewa A.-G. von ihren Kunden einzieht, in vollem Umfange der eidg. Stempelabgabe auf Quittungen für Versicherungsprämien unterlägen, weshalb die Gesellschaft für die Periode vom 1. Oktober 1944 bis 31. Dezember 1945 Abgaben nachzuzahlen habe. Der Entscheid wurde auf Einsprache hin am 22. Oktober 1947 bestätigt.

Mit der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde beantragt die Farabewa A.-G., den Einspracheentscheid aufzuheben, die bisherigen und künftigen Jahresbeiträge ihrer Kunden nur insoweit der Stempelabgabe auf Quittungen für Versicherungsprämien zu unterwerfen, als sie auf wirkliche Versicherungsprämien entfielen, also insbesondere die Beträge für Bewachung und Fahndung auszunehmen, und demzufolge die nachgeforderten Abgaben als nicht geschuldet zu erklären.

Das Bundesgericht weist die Beschwerde der Farabewa AG ab.

1954: Defencycle S.A. gegen den Kanton Genève

Nach den beiden bis zur letzten Instanz erfolglosen Versuchen der Farabewa AG entsteht nun der Eindruck, dass sich unsere Bewachungs-Organisationen nebst ihrem Kerngeschäft darauf spezialisiert haben, staatliche Abgaben zu umgehen.

Nun geht es um die Defencycle S.A., ein Schwesterunternehmen der Velo-Wache AG. Beide haben ihren Sitz in Küsnacht im Kanton Zürich. Die Defencycle S.A. ist für den Vertrieb der Versicherungen sowie die Bewachung und Fahndung der Fahrräder in der Westschweiz zuständig. Im Kanton Genf hat sie weder eine Filiale noch Büros. Hingegen hat sie drei Angestellte, welche im Kanton Genf wohnen und als Vertreter bzw. Inspektoren für die Defencycle S.A. arbeiten.

Wie die «Berner Tagwacht» am 24. August 1954 berichtet [LINK, Seite 5], sind im Kanton Genf die Familienzulagen seit dem 12. Januar 1944 gesetzlich geregelt. Die Defencycle S.A. war jedoch nicht bereit, die entsprechenden Beiträge zu entrichten. Gegen die Auflage des Kantons Genf und ein entsprechendes Urteil der Genfer Rekurskommission hat die Defencycle S.A. nun Beschwerde beim obersten Gericht eingereicht.

Das Bundesgericht weist die Beschwerde der Defencycle S.A. ab.

1960er-Jahre: Die Spuren verlieren sich

Zu Beginn der 1960er-Jahre verlieren sich dann die Spuren der Velo-Wache AG / Defencycle SA wie auch der anderen Bewachungs-Organisationen in den Zeitungen allmählich. Eines der letzten Lebenszeichen finden wir im Stelleninserat «Produktionschef» in der NZZ vom 29. April 1960 [LINK, Seite 11]. Wann genau diese ihre Geschäftstätigkeit aufgegeben haben, ist uns nicht bekannt. Das Verschwinden der Velo-Bewachungs-Firmen hat mit grosser Wahrscheinlichkeit folgende zwei Hauptgründe.

Seit 1941 nummerieren sämtliche Kantone (allerdings ohne gesetzliche Grundlage) ihre jährlichen Fahrradkennzeichen, wie dies bereits bis 1932 der Fall war, wieder. Diese Nummern werden nun auch wieder in einem Verzeichnis registriert. Damit ist die Zuordnung gefundener Velos zu ihren Besitzern auch für die Polizei schweizweit wieder möglich.

Noch wichtiger sind Entwicklungen in der Schweizer Versicherungslandschaft. Anfang der 1960er-Jahre beginnen viele Versicherungsgesellschaften, ihre Produkte weiter zu diversifizieren und zu kombinieren. Der Trend, verschiedene Versicherungen in einem Paket anzubieten, setzt sich durch, da immer mehr Kunden nach einem umfassenderen Versicherungsschutz suchen. Also gehen die ersten Versicherer dazu über, auch kombinierte Hausrat-Haftpflicht-Versicherungen anzubieten, bei welchen, meist zusätzlich, auch der Velo-Diebstahl ausserhalb der Wohnung mitversichert werden kann. Parallel dazu nimmt der Bedarf nach den Dienstleistungen der Velo-Bewachungs-Firmen sukzessive ab, und die Bewachungs-Firmen verlieren ein weiteres wichtiges Alleinstellungsmerkmal.

Die Schilder der Bewachungs-Organisationen

Stand April 2025 sind uns folgende Bewachungs-Schilder bekannt:

Herausgeber	Firmensitz bzw. Region	Typ	ausgegeben	Abmessungen	Nummer
Velo-Wache AG	Zürich	früh	1934-1945	8.5 x 6 cm	32561
Velo-Wache AG	Zürich	spät	1934-1945	8.5 x 6 cm	258285
Velo-Wache AG	Küsnacht		1945-1960er	8.5 x 6 cm	411351
Velo-Wache AG	Küsnacht	klein	1945-1960er	4.8 x 6 cm	625291
Farabewa AG	Schweiz	früh	1936-1960er	8 x 6 cm	04312
Farabewa AG	Schweiz	spät	1936-1960er	8 x 6 cm	52289
Defencycle SA	Küsnacht		1947-1960er	8.5 x 6 cm	376768
Defencycle SA	Lausanne		1947-1960er	8.5 x 6 cm	430227
Schweiz. Velo-Bewachung	unbekannt		unbekannt	unbekannt	9532

1934 LU: Die Versicherungsnummer wird ins Leben gerufen

01.10.1934

Die Rüge des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD vom 6. Juni 1934, bezüglich der Nummerierung der Fahrradkennzeichen, an das Polizeidepartement des Kantons Luzern, kommt, wie zu erwarten war, schlecht an: «*Wir haben denn auch nicht ohne ein gewisses Befremden festgestellt,*

dass die oberste Vollziehungsbehörde des Bundes sich um unser kanzleitechnisches Registratursystem interessiert.»

Zur Überprüfung der Situation werden interne Abklärungen in Auftrag gegeben. Das fünfseitige Rechtsgutachten vom 1. Oktober 1934 zuhanden des Militär- und Polizeidepartements des Kantons Luzern versucht das Problem der Nummerierung der Fahrradkennzeichen mit einem neuen Ansatz zu lösen. Zu diesem Zweck wird in Luzern der Begriff «Versicherungsnummer» kreiert, wie er 24 Jahre später, 1958 vom revidierten Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) übernommen wird. Leider wird der Artikel 32 des Bundesgesetzes «Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes», um den es hier geht, im gesamten Schreiben fälschlicherweise aber konsequent mit «31» zitiert.

Mit einem neuen Fokus auf die Durchführung der den Kantonen überlassenen obligatorischen Haftpflichtversicherung versucht das Gutachten nun klar zwischen Kontrollschild (bis 1932) und Versicherungsschild (ab 1933) zu unterscheiden. Es wird hergeleitet, dass eine kleine Versicherungsnummer im Sinne der Entstehung des Bundesgesetzes kein Verstoss darstellt. Dazu werden verschiedenste Verweise auf stenographische Bulletins der Debatten aus National- und Ständerat sowie Zitate von Bundesrat Heinrich Häberlin, Leiter des EJPD, aus der Beratung gemacht.

In Luzern ist man bezüglich der «nummerierten Kontrollschilder» also der Meinung, dass alleine zu untersuchen sei, «*was unter diesem Ausdruck vom Gesetzgeber verstanden worden ist*». Ausserdem ist für die Verfasser erwiesen, dass es den Radfahrerverbänden letztlich darum geht, die Fahrradgebühren zu Fall zu bringen. Dazu wird Bundesrat Häberlin wie folgt zitiert: «*Der Wunsch und die Absicht dieser Herren* (Verbandssekretäre) *und mit ihnen aller Radfahrer, die in den Verbänden organisiert sind, war, den Kontrollschild, unbekümmert darum ob er nummeriert sei oder nicht, abzuschaffen*». Offensichtlich hat die Abstimmungsniederlage von 1927 auch in der Wahrnehmung dieses Bundesrats ein undifferenziertes aber nachhaltiges Feindbild geschaffen. Es wird in Erinnerung gerufen, um was es beim Kampf um die Kenntlichmachung der Schilder mit den grossen Kennziffern ging: «*Wir verweisen auf das Schlagwort des nummerierten Eidgenossen und den Vergleich mit dem Zuchthausanzug*».

Anschliessend wird mit dem Parlament und dem EJPD ins Gericht gegangen: «*Es kann nicht die Aufgabe der Bundesversammlung sein über Fragen zu beraten, die in das Gebiet eines Kanzleibetriebs gehören. Unsere Versicherungsnummern sind aber in diese Kategorie einzureihen. Wir haben denn auch nicht ohne ein gewisses Befremden festgestellt, dass die oberste Vollziehungsbehörde des Bundes sich um unser kanzleitechnisches Registratursystem interessiert».*

Nach dem Rundumschlag gegen die Radfahrerverbände auf Seite 2 liest man auf Seite 5 etwas erstaunt: «*Wir dürfen uns in der Angelegenheit der Versicherungsnummern auch auf das Einverständnis mit dem kantonalen Radfahrer- und Motorradfahrerbund berufen, dessen Vorstand in sachlicher Beurteilung der Verhältnisse in unserer Versicherungsnummer keinen Verstoss gegen das Bundesgesetz sieht*».

Trotz der wiederholt eindeutigen Stellungnahme des EJPD gewinnt die eigene Optik im letzten Absatz des Schreibens die Oberhand. Das Problem wird nun definitiv auf die eigene Sicht der Dinge reduziert und zur Bedeutungslosigkeit heruntergespielt: «*Aus diesen Darlegungen dürfte sich ergeben, dass dem Versicherungsschild in keiner Weise die Bedeutung zukommt, die geeignet wäre, als Verstoss gegen Art. 31 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr bewertet zu werden*». Und obendrauf: «*Es handelt sich lediglich um eine kanzleitechnische Registrierung, die dazu noch buchhalterischen Zwecken dient und die richtige Abwicklung der Haftpflichtfälle gewährleistet*». Die zahlreichen anderen Gründe, mit welcher die Polizeidirektoren vehement für die Beibehaltung

der Nummerierung argumentieren (nächstes Mal im Oktober 1934) [DOKUMENT], werden der Einfachheit halber einfach weggelassen bzw. zweckdienlich versteckt.

Fazit: Das EJPD beharrt auf seinem Standpunkt - der Regierungsrat vom Kanton Luzern auch. Luzern nummeriert seine Fahrradkennzeichen weiter, von 1933 bis 1936 auf der Rückseite, ab 1937 wieder auf der Vorderseite. Alle anderen Kantone ziehen früher oder später mit. Es wird noch über 20 Jahre dauern, bis diese Schieflage zwischen Gesetz und Praxis wieder ins Lot kommt [DOKUMENT].

1934: Justiz- und Polizeidirektoren wollen Kontrollschild zurück

12. / 13.10.1934

Am 12. und 13. Oktober 1934 findet in Sion, im Hotel de la Paix die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren statt. Nebst 21 kantonalen Direktoren ist auch der erste Appenzeller Bundesrat Johannes Baumann, seines Zeichens Leiter des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD zugegen.

Das allererste Traktandum nach dem Protokoll ist die «Wiedereinführung der Fahrradnummernschilder». Die Formulierung des Traktandums ist aus heutiger Sicht verwirrend. Wir erinnern uns. Am 1. Januar 1933 tritt das "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" in Kraft. Dieses verbietet nicht die Fahrradkennzeichen, sondern unter dem Titel «Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes» werden die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit. Da sämtliche Kantone auch in den Jahren 1933 und 1934 Fahrradkennzeichen ausgegeben haben, geht es hier also einmal mehr nicht um die Kennzeichen, sondern um die Wiedereinführung deren Nummerierung.

Sämtliche Kantone sprechen sich klar für die Wiedereinführung der Nummerierung aus. Die Hauptargumente sind auch hier die Eruierung des Besitzers von verlorenen und gestohlenen Velos sowie die Identifikation des Radfahrers bei Verstössen und Unfällen. Nach Meinung des Vorsitzenden, Regierungsrat Altwegg, aus dem Kanton Thurgau sollte erwogen werden, ohne Gesetzesänderung ans Ziel zu gelangen, also eine kleine Nummer vorzusehen, die für den Radfahrer die ominöse Nummerierung auch nach aussen im Sinne der früher auf Distanz lesbaren Nummer auf dem Schild verhindert und doch bei Diebstählen und Unfällen gute Dienste leisten kann. Dabei vergisst Altwegg offenbar, dass einige Kantone diese kleine Nummer bereits eingeführt haben und diese vom EJPD klar als gesetzeswidrig angesehen wird. Also würde damit der Widerspruch zwischen dem Bundesgesetz und der Praxis nicht aufgelöst, denn das Gesetz unterscheidet nicht zwischen grosser und kleiner Nummerierung.

Regierungsrat Amstalden weist darauf hin, dass er in Obwalden auf dem Veloschild eine auf der Rückseite angebrachte kleine Nummer eingeführt hat, welche sich sehr bewährt habe. Auch diese versteckte Spiel-Variante des Vorschlags Altwegg löst das Problem nicht. Doch macht der dahintersteckende Erfindergeist auf eindrückliche Art deutlich, wie verfahren die Situation ist und zu welchen Innovativen aber auch grotesken Lösungsversuchen sie führt.

Für eine transparente und offizielle Lösung, welche Praxis und Gesetzgebung in Einklang bringt setzt sich Conseiller d'Etat Bovet aus dem Kanton Fribourg ein. Er informiert, dass die Kantone der Romandie die Nummernschilder mit der Banderole ersetzt haben. Ihre Abklärungen mit dem EJPD bezüglich der Anbringung einer kleinen Nummer auf der Banderole habe zweifelsfrei ergeben, dass das EJPD darin, unabhängig der Grösse der Ziffern, einen Verstoss gegen das Bundesgesetz sehen würde. Aus diesem Grund könne die Wiedereinführung der Nummerierung nur über eine Gesetzesrevision erreicht werden.

Regierungsrat Stampfli schlägt vor, diese Tatsache zu verdrängen und das nationale Versteckspiel fortzusetzen. Er berichtet, dass auch der Kanton Solothurn eine kleine Nummer auf der Rückseite eingeführt hat. Damit das Bundesgesetz seiner Meinung nach trotzdem eingehalten wird, besteht jedoch in Solothurn die klare Weisung, dass die Nummer lediglich dazu dient, die Eigentümer gestohlener Velos ausfindig zu machen. Die Nummer darf jedoch nicht zur Eruierung der Personalien bei Übertretungen verwendet werden. Auch hier versucht man sich in der Not, die Sache nach der eigenen Logik zurechtzulegen. Besonders interessant ist die Feststellung, dass die Radfahrer auf ausdrücklichen Wunsch ein Fahrradkennzeichen ohne Nummerierung erhalten. Also gibt es in Solothurn gleichzeitig nummerierte und unnummerierte Fahrradkennzeichen. Es wird immer struber.

In ihrer Resolution beschliesst die Konferenz: «*Nachdem die Konferenz die Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder im Interesse der Verkehrssicherheit wie auch der Radfahrer selbst als dringend notwendig bezeichnet hat, hat sie das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement ersucht, diese Frage beförderlichst zu prüfen; ebenfalls die Einführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung in der ganzen Schweiz*» [DOKUMENT].

Wenn hier von der Wiedereinführung gesprochen wird, geht es nicht um eine kleine Nummer, wie diese auch zur Diskussion stand, sondern eben um die «Wieder»-Einführung des Kontrollschilds mit der grossen Nummerierung wie dieses bis 1932 üblich war [BILDER].

Es bleibt offen, wie viele der Teilnehmenden sich damals bewusst waren, dass diese «beförderliche Prüfung» noch Jahre in Anspruch nehmen wird. Der Widerstand gegen die Abbildung der gängigen Praxis in der Bundesgesetzgebung ist gross. Wir werden sehen, dass sich noch 1940, zu einem Zeitpunkt, an dem (mit zwei Ausnahmen) sämtliche Kantone wieder Fahrradkennzeichen mit einer Nummerierung ausgeben [BILD], der für das EJPD zuständige Bundesrat vertraulich dafür ausspricht «*die Angelegenheit auf sich beruhen zu lassen*» [DOKUMENT].

1934 SO: Fahrradkennzeichen mit und ohne Nummerierung

12.10.1934

Damit diese Besonderheit nicht im Bericht über die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren von 1934 untergeht, sei in diesem separaten Kapitel darauf hingewiesen, dass der Kanton Solothurn ab 1934 seine Fahrradkennzeichen auf der Rückseite nummeriert hat und gleichzeitig den Radfahrern auf Wunsch auch Kennzeichen ohne Nummern ausgegeben hat. Wir haben sehr vage, sprich nicht belegte Hinweise darauf gefunden, dass es solche On-Demand-Lösungen auch in anderen Kantonen gibt.

1934-1938: Das "Genfer-Design"

Eine schweizweit einmalige Form bringt der Kanton Genève 1934 bis 1938 heraus. Das Fahrradkennzeichen ist aus Eisen, 7.8 x 6.3 cm gross und hat einen mit vier Ziffern ausgestanzten Jahrgang. Das Genfer-Design ist rund und hatte oben nach links und rechts zwei flügelartige Verlängerungen für die Befestigung [BILD]. Sämtliche Jahrgänge des Genfer-Designs sind mit einer Nummer versehen.

1935 SG: Weshalb setzt St. Gallen die Nummerierung 2 Jahre aus?

01.01.1935 / 01.01.1936 / 01.01.1937

Aufgrund einer Umfrage des Kantons Zürich vom 23. November 1936 zum Thema Nummerierung erfahren wir, wie es kam, dass der Kanton St. Gallen zwei Jahre mit der Nummerierung aussetzt, nachdem er diese 1934 auf der Rückseite eingeführt hatte.

Im Jahr 1934 war St. Gallen einer jener acht Kantone, welche ihre Fahrradkennzeichen auf der Rückseite nummeriert haben. Nur der Kanton Genève nummeriert in diesem Jahr bereits auf der Front. Alle anderen verzichten auf eine Nummer [DOKUMENT]. Gegen diese Nichtbeachtung von Artikel 32 des Bundesgesetzes zum Strassenverkehr (Inkraftsetzung 1.1.1933) erheben die Verbände aus St. Gallen Beschwerde. Diese erreicht das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD, welches den Kanton St. Gallen umgehend aufgefordert, diese Nummerierung zu unterlassen. Daraufhin wird die Nummerierung der Kennzeichen während der Jahre 1935 und 1936 vollständig eingestellt.

Danach steigt die Zahl der «herrenlosen» d.h. der aufgefundenen und nicht mehr den Besitzern zuweisbaren Velos an. Diese Entwicklung muss offenbar derart unerfreulich sein, dass sich die Radfahrer-Verbände mit dem Kanton nun, trotz dem seinerzeitigen Protest, darauf verständigen, die Nummerierung auf der Rückseite ab dem Jahr 1937 wieder einzuführen. Dies ohne, dass sich das Gesetz oder die Haltung des EJPD zur Nummerierung in irgendeiner Weise geändert hätte. Leider fehlt uns die zweite Seite des Briefes [DOKUMENT].

So setzt sich die Praxis auch in St. Gallen über das Gesetz hinweg. Ab dem Jahr 1941 nummeriert St. Gallen, mit allen anderen Kantonen und dem immer noch gleichen Gesetz, wieder auf der Vorderseite.

1935: Arbeiter Touring-Bund ATB fordert Sanktionen

10.04.1935

Freie Innerschweiz, Nr. 85 vom 10. April 1935: In einem Artikel zur Debatte im Grossen Rat des Kantons Luzern stellt der Arbeiter Touring-Bund ATB fest, dass der Kanton für Fahrräder Schilder mit Kontrollnummern abgibt und damit gegen Artikel 32 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr verstosse. Damit sei Luzern, nach Zug und Solothurn der dritte, der das Gesetz biegenden Kantone. Der ATB fordert, dass der Bundesrat nun endlich einmal die starke Hand herauskehrt und die längst fälligen Sanktionen ergreift [DOKUMENT].

1935 AG: Motion zur Wiedereinführung nummerierter Kontrollschilder

26.03.1935

Am 20. September 1934 reicht Nationalrat Emil Nietlispach (CVP Aargau) eine Motion mit folgendem Wortlaut ein:

Der Bundesrat wird eingeladen eine Revision des geltenden Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in die Wege zu leiten, im Sinne der Wiedereinführung:

1. gewisser Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Motorfahrzeuge, insbesondere für Motorlastwagen, welche letzteren die bundesrätliche Verordnung zu grosse Fahrgeschwindigkeiten einräumt.

2. der nummerierten Kontrollschilde für Fahrräder.

Die Motion ist, den Motionär inbegriffen, von 65 Nationalräten unterzeichnet.

Nietlispach bezieht sich unteranderem auch auf die Stellungnahme der Polizeidirektorenkonferenz vom Oktober 1934 [DOKUMENT] womit klar ist, dass auch er sich nicht für die Einführung einer kleinen Nummerierung, sondern für die Wiedereinführung des Kontrollschilds mit der grossen Nummerierung, wie dieses bis 1932 üblich war, einsetzt [BILDER].

Am Dienstag 26. März 1935 präsentiert Nietlispach seine Motion vor 171 Nationalräten sowie dem Vorsteher des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD, Bundesrat Johannes Baumann. Wir können davon ausgehen, dass die Sicht von Nietlispach auf die verfahrene Situation von der grossen Mehrheit der übrigen Mitglieder des Nationalrats geteilt wird. Denn nach seinem Referat wandelt er, auf Antrag des Bundesrats, seine Motion in ein Postulat um, welches vom Nationalrat ohne Gegenstimme angenommen und zur weiteren Bearbeitung an den Bundesrat überwiesen wir.

Die Erklärungen von Nietlispach sind engagiert, treffend, ausführlich, interessant und durchaus auch humorvoll, obgleich er mit einem Witz abschliesst, welcher in unserer Zeit mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Shitstorm mit Rücktrittsforderungen führen würde. Doch machen Sie sich selbst ein Bild; hier ein paar Müsterli:

- *Sie erinnern sich gewiss daran, dass das im Jahre 1927 verworfene Automobilgesetz u.a. mit dem Schlagwort "nummerierte Eidgenossen" bekämpft wurde und dass wir hier in diesem Ratssaal wie beim Ständerat aus rein referendumstaktischen Gründen die Abschaffung der nummerierten Kontrollschilder beschlossen haben.*
- *Man hatte, wie Herr Nationalrat Walther-Luzern hier damals laut Stenogramm erklärte, die Radfahrer als eine Art Prätorianer-Kohorte zum Durchbringen des Automobilgesetzes engagieren wollen.*
- *Selbstverständlich galt die Opposition der Radfahrer nicht dem Nummernschild, sondern der Velogebühr.*
- *In Bezug auf die Nachteile für die Allgemeinheit brauche ich nur auf die Schlussnahme der schweizerischen Polizeidirektorenkonferenz vom Oktober 1934 zu verweisen, die einstimmig und mit allem Nachdruck die Einführung der nummerierten Kontrollschilder verlangt hat, deshalb, weil die Abschaffung für die Kontrolle schädlich, ja geradezu unerträglich ist; die Kontrolle versagt bei Unfällen, die durch Velos verursacht werden und auch bei allfälligen Strafuntersuchungen.*
- *Bei uns im Kanton Aargau beispielsweise sind die Bezirksämter zu den reinsten Arsenalen verloren gegangener und gestohlener Velos geworden. Kürzlich wusste die Presseagentur zu melden, dass beispielsweise auf dem Lohnhof in Basel* (ehemaliger Sitz der Kantonspolizei) *nicht weniger als 500 gestohlene Velos sich vorfinden, deren Eigentümer sich nicht wieder ausfindig machen lassen.*
- *Einzelne findige Kantone haben bereits schon einen gewissen Ausweg gefunden; sie haben es verstanden, dem Bundesgesetz ein Schnippchen zu schlagen durch die Einführung einer ganz kleinen Kontrollnummer.*
- *Ein Bundesrichter, der mündlich über die Zulässigkeit befragt worden ist, soll geantwortet haben, das sei zur Hälfte zulässig und zu 50% bedeute es eine Gesetzesverletzung.*
- *Wenn die Verhältnisse so liegen, dass ein Gesetz nur noch dadurch gehalten werden kann, dass man Massnahmen trifft, die zu 50% eine Gesetzesverletzung bedeuten, dann ziehe ich die Revision dieses Gesetzes einer solchen Gesetzesinterpretation vor.*

- *Wenn die Behörden, die zur Anwendung des Gesetzes verpflichtet sind, die die Rechtshandhabung zu überwachen haben, zu Massnahmen schreiten müssen durch die Unzweckmässigkeit des Gesetzes, die zu 50% als Gesetzesbruch bezeichnet werden müssen, wie will man da von einem einfachen Bürger Respekt vor dem Gesetz erwarten dürfen? Man hat mir gestern noch gesagt, das mache nichts, es handle sich nur um eine ganz kleine Nummer, und wenn hier eine Gesetzesverletzung vorliege, so sei es nur eine ganz kleine Gesetzesverletzung. Das hat mich an die Antwort erinnert, die eine Frauensperson einmal vor Gericht gegeben hat, die sagte, als der Präsident sie fragte, ob sie schon ein Illegitimes geboren habe, ja, aber nur ein ganz kleines.*

Anschliessend anerkennt Bundesrat Baumann, dass der Wegfall dieser Schilde zweifellos kein Fortschritt war. Dies sei auch die Ansicht der Polizeidirektoren, die seither keine Konferenz haben vorbeigehen lassen, ohne sich dazu zu äussern und ihre Wiedereinführung zu verlangen. Weiter führt Baumann aus: «*Nachdem aber erst zwei Jahre verflossen sind seit der Beseitigung der nummerierten Kontrollschilder und heute noch ein schwer zu überwindender Widerstand gegen ihre Wiedereinführung festzustellen ist, hält es der Bundesrat für verfrüht, sich schon jetzt auf die Wiedereinführung festzulegen. Der Bundesrat ersucht die Antragsteller, ihre Motion in ein Postulat umzuwandeln. Er ist bereit ein solches Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen und bittet den Rat, von seinen durch mich vorgetragenen Erklärungen in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.*»

Der Bundesrat berät bereits an seiner Sitzung vom 22. März 1935 über das weitere Vorgehen. Der Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartementes beabsichtigt, die Motion als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen. Der Rat ist einverstanden. Den vollen Wortlaut des Protokolls des Bundesrats finden Sie hier [DOKUMENT].

Den vollen Wortlaut des Nationalrats-Protokolls finden Sie hier [DOKUMENT].

In der «Übersicht der Verhandlungen der Bundesversammlung zur Frühjahrsession 1935» wird dieses Postulat (Geschäft 49) bereits als «erledigt» gekennzeichnet. Was der Bundesrat geprüft und in welcher Form er dazu berichtet hat, ist uns nicht bekannt. Es liegt in der Natur des Postulats, dass sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit keine konkreten Massnahmen ergeben haben [LINK].

1935: Das "Pionier-Design" (Ende) und der Abschied von den grossen Ziffern

Am längsten hält der Kanton Bern dem Fahrradkennzeichen im Pionier-Design die Treue. Es wird dort erst am 19. November 1935, mit Inkrafttreten des Dekrets betreffend die Haftpflichtversicherung der Fahrradhalter [DOKUMENT], mit fast drei Jahren Verspätung (Übergangsfrist bis 28. Februar 1933) [DOKUMENT], durch das Banderolen-Design [BILD] abgelöst. Dies, nachdem die Schilder im Pionier-Design mit ihren grossen Ziffern [BILD] gemäss Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr bereits seit dem 1. Januar 1933 zweifelsfrei verboten sind. Umstritten sind lediglich die neuen Schilder mit den kleinen Ziffern.

In diesem Zusammenhang wird in einem internen Schreiben des Kantons Luzern vom 24. September 1940 behauptet, dass der Kanton Bern nach der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes per 1. Januar 1933 «*jede Kontrollierung der Fahrräder aufgab*» [DOKUMENT] (Seite 1, Absatz 2). Möglicherweise wollte der Kanton Bern frei nach dem Motto «nume nid gsprängt» einfach abwarten, bis sich der Staub rund um den Nummerierungs-Wirbel gelegt hat, um anschliessend pragmatisch und in aller Ruhe zu entscheiden, was zu tun ist.

1936 BE: Kanton Bern erfindet die Geschäftsnummer

20.03.1936

Der Leidensdruck, welcher das Nummerierungs-Verbot des Bundes auslöst, befeuert auch die Energie und die Kreativität der Kantone, eine Lösung für ihr dadurch entstandenes Problem zu finden. Nachdem der Kanton Luzern bereits im Jahr 1934 die «Versicherungsnummer» erfunden hat, ruft nun der Kanton Bern die «Geschäftsnummer» ins Leben.

Am 14. März 1936 erkundigt sich das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD, ob der Kanton Bern, im Zusammenhang mit der Durchführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung ein nummeriertes Kontrollschild ausgibt. In der Einleitung der Antwort des Regierungsrats des Kantons Bern vom 20. März 1936 wird diese Frage klar verneint. Je weiter man den Ausführungen folgt, umso klarer wird jedoch, dass der Kanton Bern eine Banderole ausgibt, welche auf der Vorderseite nummeriert ist [BILD]. Zwar wird relativiert, dass diese Geschäftsnummer nicht in einem polizeilichen Register, sondern lediglich im Register des Haftpflichtversicherers geführt wird. Dann wird erklärt, dass die Geschäftsnummer ausnahmsweise dazu dient, die Eigentümer gestohlener und stehengelassener oder verlorener Velos zu ermitteln. Und schliesslich gesteht man ein: «*Diese Fälle sind nicht selten und betragen an Zahl jedes Jahr mehrere Hundert*». Was nichts anderes bedeutet, als dass die Polizei bei all diesen Velos statt das Polizeiregister das Register des Versicherers konsultiert. Also erfüllt die Geschäftsnummer genau die Funktion der bisherigen Velonummer, womit sie sich ausser in der neuen Namensgebung de facto in nichts von einem Fahrradkennzeichen unterscheidet [DOKUMENT].

Doch das ist bei weitem noch nicht der Kreativität letzter Schluss. Es wird Kantone geben, welche die Velonummer weder mit einer Versicherungsnummer noch mit einer Geschäftsnummer tarnen, sondern derart kunstvoll und ausführlich argumentieren, bis eine Nummer gar keine Nummer mehr ist.

1936 TG: Thurgauer Geheimcode wird geknackt

24.11.1936

Der im Kanton Thurgau auf den Velonummern der Jahre 1935 bis 1937 angebrachte «Geheimcode» blieb bis nach Veröffentlichung der ersten Version dieser Dokumentation ein Rätsel. Auch das Staatsarchiv des Kantons Thurgau findet dazu keine Antworten. Erst mit einem zufälligen Fund im Staatsarchiv des Kantons Zürich am 27. März 2024 konnte der Code geknackt werden.

Auf eine Umfrage des Kantons Zürich vom 23. November 1936 zum Thema Nummerierung nimmt die Abteilung Automobilkontrolle des Polizei-Departements, Kanton Thurgau, bereits am folgenden Tag Stellung. Im Brief wird ausführlich beschrieben, was man sich hat einfallen lassen, nachdem das neue Bundesgesetz ab dem 1. Januar 1933 das nummerierte Kontrollschild in Artikel 32 ausdrücklich ausschliesst [DOKUMENT].

Wie in allen anderen Kantonen steht man auch im Thurgau vor dem Dilemma, dass einerseits die Nummerierung nun verboten ist und man andererseits, insbesondere zur Zuweisung wiedergefundener Velos, auf ein offizielles Identifikationsmerkmal am Fahrrad angewiesen ist. Der Kanton Genève löst das Problem ab 1934, indem er die Kontrollschilder, wie bis 1932 schweizweit üblich, wieder auf der Vorderseite mit einer Nummer versieht. Andere Kantone verstecken die Nummer auf der Rückseite des Schildes. Beide Lösungen verstossen gegen Bundesgesetz, weshalb die Mehrheit der Kantone zu diesem Zeitpunkt noch ganz auf eine Nummerierung verzichtet. Zu diesen gehört

auch der Kanton Thurgau. Für die Jahre 1933 und 1934 wird dort eine unnummerierte Banderole ausgegeben [BILDER].

Allerdings ist das Problem der nicht zuweisbaren Fahrräder derart gross, dass man sich im Kanton Thurgau für das Jahr 1935 eine schweizweit einzigartige Codierung einfallen lässt, welche nicht gegen das Bundesgesetz verstösst und trotzdem eine einigermassen klare Zuweisung gefundener Velos ermöglicht.

Dem Brief wird ein «Muster-Schildchen» beigelegt. Dabei handelt es sich allerdings um einen Prototyp für das Jahr 1934, welcher nie in Verkehr gesetzt wurde [BILD]. Diese Annahme wird dadurch erhärtet, dass dieses rechteckige Kennzeichen «TG 1934» unseres Wissens in keiner einzigen Sammlung zu finden ist, während es von den Jahrgängen 1935 bis 1937 dutzende gibt. Jedoch verdeutlicht dieses Muster, wie der innovative Code funktioniert. Jedes Kennzeichen ist nebst den Farben des Kantonswappens, dem Schriftzug «Thurgau» und dem Jahrgang mit zwei Buchstaben versehen, wobei der linke Buchstabe etwas grösser ist als der rechte. Wie wir schon immer angenommen hatten, steht links der Anfangsbuchstabe eines der damals noch acht Bezirke, welche es noch bis am 31. Dezember 2010 gab [LINK]: Arbon, Bischofszell, Diessenhofen, Frauenfeld, Kreuzlingen, Münchwilen, Steckborn und Weinfelden. Seither gibt es nur noch fünf Bezirke. Der geniale Teil verbirgt sich jedoch hinter dem kleinen Buchstaben. Jeder davon bildet einen dem Bezirk zugeordneten Nummernkreis von 400 Velos. A für 1 bis 400, B für 401 bis 800, C für 801 bis 1200 usw. Demzufolge steht das Kennzeichen «Thurgau 1937 A.z.» für die Fahrräder aus dem Bezirk Arbon mit den Nummern 10'001 bis 10'400 [BILD].

Das einzige Rätsel, das noch ungelöst bleibt, ist das Kennzeichen «Thurgau 1935 A.K.A.» mit drei Buchstaben. Der im Brief geschilderten Logik folgend, könnte es sich dabei um eine Nachproduktion handeln, nachdem bereits 10'400 Schilder für die betreffenden Bezirke ausgegeben wurden. Also ein gemeinsames Schild für die Bezirke Bischofszell und Kreuzlingen für die Nummern 10'401 bis 10'800 [BILD]. Aufgrund der zu den übrigen Kennzeichen des Jahres 1935 unterschiedlichen Form ist jedoch wahrscheinlicher, dass es sich dabei um einen Prototyp für das Jahr 1936 handelt, in welchem diese Form erstmals ausgegeben wird.

Dieser «Geheimcode» kommt im Thurgau für die Jahre 1935 bis 1937 zur Anwendung. Ab dem Jahr 1938 wird die Nummer unverschlüsselt, fortlaufend und ohne Kennzeichnung des Bezirks wieder auf der Vorderseite geprägt.

1936 BS: Basel verlangt Wiedereinführung Kontrollschild

27.11.1936

Nach der Motion von Nationalrat Emil Nietlispach (CVP Aargau) im September 1934 [DOKUMENT] und dem Vorstoss der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren im Oktober 1934 [DOKUMENT] verlangt nun auch der Kanton Basel-Stadt die Wiedereinführung der Fahrradnummer.

Mit Brief vom 27. November 1936 an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD fordert das Polizeiinspektorat Basel: «*Im Interesse der Verkehrsdisziplin und der Unfallverhütung muss unseres Ermessens die Fahrradnummer wieder eingeführt werden*». Dies soll sobald als möglich geschehen. Ausserdem wird hingewiesen: «*Verschiedene Kantone sind bereits dazu gekommen, den Banderolen oder Fahrradschildern versteckte Nummern zu geben*».

Auch bei diesem Vorstoss geht es nicht um die Einführung einer kleinen Nummerierung, sondern um die Wiedereinführung des Kontrollschilds mit der grossen Nummerierung, wie dieses bis 1932 üblich war [BILDER].

Das Wesentliche der Antwort der Polizeiabteilung des EJPD vom 12. Dezember 1936 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Das EJPD ist sich der Mängel des Bundesgesetzes bewusst.
- Diese wurden dem EJPD bereits von verschiedenen Kantonen zur Kenntnis gebracht.
- Eine Revision des MFG nur zu diesem Punkt fällt nicht in Betracht.
- Die im geltenden Bundesgesetz gemachten Konzessionen waren eine absolute Notwendigkeit, weil das Gesetz andernfalls unmöglich zustande gekommen wäre.
- Eine Wiedereinführung des nummerierten Veloschildes setze die Einsicht der Radfahrer voraus.
- Das Polizeiinspektorat Basel wird gebeten, sich aktiv an der dazu notwendigen Aufklärungsarbeit zu beteiligen.

In dieser Absolutheit formuliert das EJPD u.E. zum ersten Mal, dass das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 ohne den Ausschluss des nummerierten Kontrollschilds gemäss Art. 32 [DOKUMENT], am Widerstand der Radfahrer gescheitert wäre. Gleichzeitig wird aus dem Schreiben deutlich, wie stark das EJPD, auch fast 10 Jahre nach der Abstimmungsniederlage vom 15. Mai 1927 [DOKUMENT], den Einfluss der Radfahrer auf die Bundesgesetzgebung einschätzt.

Hier finden Sie den vollständigen Text der beiden Briefe [DOKUMENT].

Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 12a 4-10 (4)

1936: Haftpflichtversicherung in sämtlichen Kantonen

12.12.1936

In obigem Antwortschreiben der Polizeiabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD vom 12. Dezember 1936 an das Polizei-Inspektorat des Kantons Basel-Stadt geht es wieder einmal um einen Vorstoss zur Wiedereinführung der Kontrollschilder. Das interessanteste in diesem Brief ist jedoch der zweitletzte Satz. Darin mach das EJPD die Aussage, dass alle Kantone bereits im Jahr 1936 die Haftpflichtversicherung obligatorisch eingeführt haben [DOKUMENT].

1937: Fahrradkennzeichen und das gefangene EJPD

10. / 11.09.1937

Am 10. und 11. September 1937 findet die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren in Liestal statt. Knapp fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes sind auch hier, unter Traktandum 4 «Über den Stand der Durchführung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr», die Fahrradkennzeichen wieder ein Thema. Noch immer sind die kantonalen Direktoren mit der Situation nicht zufrieden. Wie heikel das Thema ist, bringt auch die hier vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD neu eigeführte Begriffskreation «Kontrollzeichen» zum Ausdruck. Alles, was mit «Nummer» zu tun hat, wird zum Tabu. Nachstehend ein paar Auszüge aus dem Bericht und der Diskussion zum «Kontrollzeichen» Satus Quo.

Die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verkehrstoten nimmt dramatisch zu (1936: 629 Tote / 2022: 241 Tote) [LINK]. Aus dem Referat von Dr. H. Rothmund, Chef der Polizeiabteilung des EJPD, erfahren wir, dass im Jahr 1936 erstmals bei mehr als der Hälfte aller Verkehrsunfälle Fahrräder beteiligt sind. Dazu führt er, im Zusammenhang mit den Fahrradkennzeichen, unter anderem aus:

«*Was nun noch die Radfahrer anbelangt, so mögen Ihnen die folgenden Ausführungen darlegen, welche Massnahmen zum Schutze der Verkehrssicherheit ohne Gesetzesrevision getroffen werden können und welche die Abänderung des Gesetzes bedingen. Ohne Revision ist es möglich, das kantonale Kontrollzeichen nur abzugeben, wenn festgestellt worden ist, dass die hintere Beleuchtungsvorrichtung des Fahrrads den Vorschriften entspricht. Im Kreisschreiben vom 16. Dezember 1935 hat unser Departement den Kantonen nahegelegt, die Radfahrer auf die Nützlichkeit der weissen Bemalung des hinteren Kotflügels oder der hinteren Gabel aufmerksam zu machen. - Die Wiedereinführung des nummerierten Kontrollzeichens bedingt eine Gesetzesrevision. Ich bin mit Ihnen einig, dass man es haben sollte, obschon ich mich frage, ob es einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben kann. Sicher würde es für die Identifikation der Radfahrer von grossem Nutzen sein. Nun habe ich aber den bestimmten Eindruck, dass die Radfahrerverbände es auch jetzt nicht propagieren wollen. Ein entsprechender Gesetzesentwurf hätte also alle Aussicht, verworfen zu werden.*

… Anlässlich einer Gesetzesrevision wären noch folgende Ergänzungen vorzusehen: das Fahrverbot in dem Sinne, dass dem Radfahrer die Benutzung eines Fahrrads verboten werden könnte, wenn er die Verkehrssicherheit gefährdet, die obligatorische Prüfung des Fahrrads in der Weise, dass das Kontrollzeichen erst abgegeben wird, wenn das Rad allen technischen Vorschriften entspricht, die Möglichkeit des Entzugs des Kontrollzeichens.»

M. le Conseiller d'Etat Bovet aus dem Kanton Fribourg spricht über die Einführung der kleinen Nummerierung und den Widerstand des EJPD: «*Une question controversée est celle de la plaque ou banderole numérotée des cycles. La loi fédérale a en quelque sorte induit les cyclistes en erreur. Ceux-ci pensaient que l'abolition du numéro impliquerait la suppression de la taxe fiscale. Or, cette taxe a été maintenue. Ainsi les cyclistes en arrivent à être les premiers à regretter la suppression du numéro. Le département fédéral de justice et police est intervenu contre le rétablissement des numéros. Un assez grand nombre de cantons ont tourné la difficulté en introduisant un petit numéro sur la plaque ou banderole. Un grand nombre de cyclistes en sont très satisfaits et ne réclament pas; ils considèrent le rétablissement du numéro comme un fait accompli*.»

Regierungsrat Dr. A. Broger (Appenzell Innerrhoden): «*Das nummerierte Veloschild ist in Appenzell I. Rh. seit 4 Jahren eingeführt. Auch die Rahmennummer des Fahrrads wird in die Kontrolle aufgenommen. Diese Massnahmen haben insbesondere bei Velodiebstahlen — auch bei den zahlreichen Gebrauchsdiebstahlen — sehr gute Wirkungen gezeitigt. Es wäre zu begrüssen, wenn alle Kantone gleich vorgehen wurden. Auch die Prüfung des Fahrrads wird in unserm Kanton durchgeführt. Bei der Bezahlung der Gebühr muss das Fahrrad vorgeführt werden und es wird darauf hin untersucht, ob es den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Wir vermissen aber eine gleiche Massnahme in den Nachbarkantonen*.»

Regierungsrat E. Bührer (Schaffhausen): «*Die jugendlichen Radfahrer insbesondere unterliegen einer Sportpsychose, die durch die Tour de Suisse genährt wird. Eine ganze Reihe von Unfällen ist auf diese Rennpsychose zurückzuführen. Es müssen drakonische Massnahmen getroffen werden. Der Kanton Schaffhausen wird für die Fahrräder ebenfalls eine kleine Nummer einführen. Heute ist die Stellung der Radfahrer zur Nummer ganz anders als früher. Den Entzug des Rechts, das Fahrrad zu benutzen, haben wir praktisch schon dadurch erreicht, dass der Erlass die Busse in Aussicht gestellt wird, wenn die Deponierung des Fahrrads erfolgt*.»

Abschliessend nimmt der Referent, Dr. Rothmund zu den Beiträgen der kantonalen Direktoren Stellung: «*Bald alle Kantone werden nun eine kleine Nummer auf den Schildern oder Banderolen der Fahrräder haben. Es ist aber eben doch etwas anderes als die grosse Nummer, die schon beim Vorbeifahren abgelesen werden kann. Die Radfahrerverbände haben bis in die letzte Zeit immer auch gegen die Einführung dieser kleinen Nummern reklamiert, so zuletzt gegen deren Einführung im Kanton Basel-Landschaft. Wir haben den Kantonen formell immer Unrecht geben müssen. In der letzten Zeit sind wir allerdings nicht mehr vorstellig geworden in der Meinung, dass die Angelegenheit mit den Radfahrerverbanden einmal konferenziell besprochen werden sollte. Unserer Einladung zu einer solchen Besprechung ist aber bis jetzt nicht Folge gegeben worden*.»

Die Feststellung «*Wir* (EJPD) *haben den Kantonen formell immer Unrecht geben müssen*» zeigt eindrücklich auf, wie gefangen sich das EJPD in seiner Rolle versteht. Eine Auf-Lösung dieses Dilemmas wird erst möglich werden, wenn sich das EJPD aus seiner Opferrolle selbst befreit. Fortsetzung folgt.

Das vollständige Protokoll der Konferenz finden Sie hier [DOKUMENT].

1938 ZH: Kanton Zürich tut sich mit Nummerierung besonders schwer

04.08.1938

Seit dem 1. Januar 1933 verbietet Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes schweizweit die Nummerierung der Fahrradkennzeichen. Nachdem im Jahr 1934 zehn und im Jahr 1938 bereits 21 Kantone, im Widerspruch zu obigem Bundesgesetz, ihre Velo-Kennzeichen wieder nummerieren (auf der Vorder- oder Rückseite), tun sich die Kantone Aargau und Zürich mit der zur Wahrnehmung der Aufgaben der Polizei dringend nötigen, jedoch widerrechtlichen Einführung einer Nummerierung besonders schwer. Erst im Jahr 1941 ringen sich die beiden bis dahin «folgsamen» Kantone als letzte durch, die Erfordernisse der Praxis über den lästigen Artikel 32 zu setzen. Nun nummerieren sämtliche Kantone ihre Fahrradkennzeichen wieder auf der Vorderseite, womit auch die Bezeichnung «Velonummer» national ihre Bedeutung wieder zurückgewonnen hat [DOKUMENT].

Bis dahin braucht es im Kanton Zürich jedoch verschiedene Anläufe. Einer davon ist in einem Schreiben der Kantonalen Polizeistation Zürich-Höngg vom 4. August 1938 (20.00 Uhr) an das Polizeikommando Zürich dokumentiert. Darin werden die Vorteile der Nummerierung nochmals hervorgehoben und die Nummerierungs-Lösungen der Kantone Tessin und Luzern beschrieben. Dann wird die «versteckte Nummerierung» auf der Rückseite empfohlen und erklärt, dass diese kein Verstoss gegen Artikel 32 wäre. Dieser Sichtweise hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EDI zwar bereits unzählige Male klar widersprochen, doch sind sich spätestens im Jahr 1940, bei der Bestellung der nächstjährigen Schilder, sämtliche Kantone einig, dass die diesbezügliche Deutungshoheit definitiv bei ihnen liegt. Zur Visualisierung wird dem Schreiben noch ein Muster mit einer Nummer in einer kleinen sowie in einer winzigen Ausführung beigelegt [DOKUMENT].

1938: Vereinigung MFK will Haftpflicht für Velos vereinheitlichen

12.10.1938

Nachdem die Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge mit dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr seit 1933 obligatorisch ist, überlässt es dieses Gesetz den Kantonen, ein solches Obligatorium auch für Fahrräder einzuführen.

Am 10. Mai 1938 hat die Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen eine schriftliche Umfrage bei ihren Mitgliedern gestartet. Mit Rundschreiben vom 12. Oktober 1938 bzw. mit dessen Beilage werden nun die Ergebnisse publiziert.

Die Tabelle am Ende des Schreibens listet auf, wie die Versicherung aktuell in jedem Kanton ausgestaltet ist. Die Vereinigung zeigt auf, welche Probleme sich aus den zum Teil erheblichen Unterschieden ergeben und möchte die kantonalen Lösungen mit konkreten Vorschlägen vereinheitlichen [DOKUMENT].

Auf eidgenössischer Ebene kommt das Obligatorium erst 1960 mit dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG).

1938 SO: Solothurn schlägt Konkordat Freizügigkeit für Radfahrer vor

22.10.1938

Anlässlich der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 21. und 22. Oktober 1938 in Genf stellt Dr. Stampfli, Polizeidirektor des Kantons Solothurn, seinen Entwurf für ein Konkordat über die Freizügigkeit der Radfahrer, einer Gegenrechtserklärung im Sinne der gegenseitigen Anerkennung des Fahrradausweises und der Haftpflichtversicherung im Jahr eines Wohnortswechsels vor (Traktandum 3) [DOKUMENT].

Trotz aller Bemühungen einzelner Kantone und Vorschlägen der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen sowie der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren wird die Vereinheitlichung der Haftpflichtversicherung für Fahrräder erst per 1. Januar 1960 mit dem neuen Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) verwirklicht werden.

1938 BS: Kantone verabschieden sich von der Banderole

Immer mehr Kantone verabschieden sich von der Banderole. In einem Zeitungsartikel wird ausführlich dargelegt, weshalb sich der Kanton Basel-Stadt entschieden hat, ab 1939 die Banderole fallen zu lassen, um wieder zum klassischen Nummernschild (im Artikel Plakette genannt) zurückzukehren. Darin wird insbesondere erwähnt, dass «*das Anbringen an den Fahrrädern recht zeitraubend war*». Wie in einigen anderen Kantonen, ist die Montage in Basel-Stadt Aufgabe der Polizei. Siehe dazu die Verordnung von 1932 [DOKUMENT].

Ausserdem wird mangels Nummerierung über Probleme bei Diebstählen, Strolchenfahrten usw. berichtet. Eine Umfrage bei 15 grösseren Kantonen habe ergeben, dass 12 der zuständigen Polizeibehörden bereits wieder Schilder mit Nummerierung eingeführt haben. Aus diesem Grund wird ab dem Jahr 1939 auch Basel-Stadt wieder eine Platte mit «*einer kleinen, nur auf einen Meter sichtbaren Versicherungsnummer*» ausgegeben. 1939 geben nur noch die Kantone Bern, Fribourg, Schaffhausen (letztmals) und Vaud Banderolen aus.

Äusserst interessant zu beobachten ist, wie dieser Wandel formal zustande kommt. Die kantonale Verordnung vom 28. Dezember 1932, welche ausdrücklich von «unnummerierten Kennzeichen» spricht, bleibt unverändert in Kraft. Beschlossen hat den Wechsel zurück zur Nummerierung der Fahrradkennzeichen gemäss diesem Zeitungsartikel, an der Verordnung vorbei, die Verkehrsabteilung im Einverständnis mit dem Polizeidepartement [DOKUMENT].

Wir werden sehen, dass die Kantone zwar verschiedenste Wege beschreiten, wieder zu einer Nummerierung der Fahrradkennzeichen zu kommen, doch eines haben sämtliche Lösungen gemeinsam. Um den in der Praxis bestehenden Konflikt zum Bundesgesetz nicht eskalieren zu lassen, wird tunlichst vermieden, die Rückkehr zur Nummerierung der Fahrradkennzeichen in einem kantonalen Gesetz oder einer Verordnung zu erwähnen. Auf die Ausnahme dieser Regel kommen wir noch zu sprechen.

1939 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Umfrage

15.06.1939

Ausgehend von einer Anfrage der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 21. und 22. Oktober 1938 in Genf macht das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD am 15. Juni 1939 bei den Regierungen der Kantone eine Umfrage betreffend das Vorgehen bei Kantonswechsel von Radfahrern. In erster Linie geht es dabei um die Probleme, welche sich durch die in den Kantonen sehr unterschiedlich geregelte Deckung der Haftpflichtversicherung ergeben [DOKUMENT].

Am Schluss des Schreibens (ab Seite 4 untern) werden dann auch noch die Fahrradkennzeichen zum Thema: *«Unsere Ausführungen wären nicht vollständig, würden wir nicht noch auf die Möglichkeit hinweisen, die im vorstehenden Absatz namhaft gemachten Vorschriften durch Abänderung und Ergänzung des MFG zu erlassen. Bei dieser Gelegenheit könnte dann auch die von verschiedenen Seiten geforderte Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder ins Auge gefasst werden.»* Die Formulierung «*könnte ins Auge gefasst werden*» ist einmal mehr Ausdruck des Versteckspiels, auf das sich fast alle Beteiligten vor sieben Jahren stillschweigend geeinigt haben.

Bei der Lancierung dieser Umfrage muss sich das EJPD völlig bewusst sein, dass die Fahrradkennzeichen zu diesem Zeitpunkt bereits in 23 Kantonen wieder mit einer Nummer versehen sind (Aargau und Zürich folgen 1941) [DOKUMENT]. Dieser Umstand hätte dem EJPD die Möglichkeit geboten, die Kräfte von der Wiedereinführung des ehemaligen und von den meisten Radfahrern gehassten Kontrollschilds mit der grossen Nummerierung auf die in der Praxis inzwischen üblichen Fahrradkennzeichen mit der kleineren Nummerierung umzulenken. Diese Entspannung wäre einfach zu erreichen gewesen, indem das EJPD Artikel 32 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr MFG eine grosszügigere Auslegung gegeben hätte. Um diese Legalisierungs-Chance zu packen, benötigt das EJPD nochmals zwei Jahre.

Wir werden sehen, was es bedeutet, wenn die Mühlen beim EJPD wirklich langsam mahlen. Die Praxis der Kantone wird erst 19 Jahre später im neuen Bundesgesetz von 1958 abgebildet. Deshalb sieht der Entwurf für ein Konkordat (statt einer Revision des Bundesgesetzes) im Anhang denn auch ein Fahrradkennzeichen vor, welches lediglich den Namen des Kantons und die Jahreszahl trägt.

1940: SRB beschliesst Eingabe zur Nummerierung

16.09.1940

Über ein Jahr nach der verpassten Chance des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD versucht überraschenderweise die Gegenpartei den Dialog herzustellen und Konsens zu erreichen. In der Arbeiter Zeitung (Basler AZ) vom 16. September 1940 ist zu lesen, dass das Zentralkomitee des Schweizerischen Radfahrer- und Motorfahrerbundes SRB eine Eingabe an die kantonalen Polizeidirektionen beschlossen hat. Darin wird verlangt, die Fahrradkennzeichen wieder mit einer «laufenden Kontrollnummer» zu versehen. Begründet wird das Begehren im Interesse der Verkehrsdisziplin sowie der Ermittlung der Fahrraddiebe und sonstiger Verkehrssünder.

Nachdem sich die Radfahrerverbände seit rund 40 Jahren vehement gegen die Erhebung von Fahrradgebühren, damit auch gegen die Fahrradkennzeichen als solches und insbesondere gegen deren Nummerierung einsetzen, erstaunt nun der Beschluss des SRB einigermassen. Dazu bemerkt die AZ: «*In Basel waren es gerade die Radfahrerverbände, welche die Abschaffung der Kontrollnummer durchsetzen. Scheinbar hat man jetzt umgelernt, da Velo-Diebstähle in einer Art zugenommen hatten, die eine Gegenmassnahme fordern*» [DOKUMENT].

Das wichtigste Detail in diesem Artikel ist allerdings verloren gegangen. Nämlich die Frage, um welche Art von Kontrollnummer es sich bei diesem Vorschlag handelt. Ist die Wiedereinführung des Kontrollschilds mit der grossen Nummerierung gemeint, wie sie seit 1933 von Kantonen und Parlamentariern verlangt wird [BILDER] oder handelt es sich um eine kleine Nummerierung auf der Vorderseite, wie sie in diesem Jahr bereits in 23 Kantonen (ausser Aargau und Zürich) üblich ist [BILDER] [DOKUMENT]. Dies obwohl das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD seit 1932, also noch vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr am 1. Januar 1933, eben wegen dieser kleinen Nummer mit den Kantonen ständig im Clinch liegt [DOKUMENT].

ACHTUNG: In ihrer Ausgabe vom 17. September 1940 präzisieren die Basler Nachrichten zu obigem Bericht, dass der SRB nicht die vor 1933 üblichen Kennzeichen mit den grossen Nummern meint, sondern lediglich eine kleine Registernummer «in einer Ecke des Schildes» [DOKUMENT].

1940: SRB schlägt Offizialisierung der kleinen Nummer vor

20.09.1940

Gemäss Beschluss des Zentralkomitees schreibt der Schweizerische Radfahrer- und Motorfahrerbund SRB am 20. September 1940 sämtliche Kantone an, um diesen nach den Berichten in der Presse nun offiziell die Einführung einer kleinen Nummerierung auf der Vorderseite des Fahrradkennzeichens vorzuschlagen.

Als Hauptgrund für die Nummerierung nennt der SRB die Möglichkeit zur Identifizierung der Halter gestohlener Velos. Ausserdem wird angeführt, dass verschiedene Kantone bereits eine Registrierungsnummer auf der Rückseite eingeführt haben. Nach der jahrzehntelangen Bekämpfung der Nummerierung stellt der SRB nun fest, dass sich die Nummerierung in der Praxis bewährt habe und dieses System, «im allgemeinen Interesse aller Radfahrer», in sämtlichen Kantonen eingeführt werden solle. Die 3 mm bis 5 mm kleine Nummer soll ausdrücklich «auf der Vorderseite des Kontrollschilds» nach den Vorstellungen des SRB «oben rechts» angebracht werden [DOKUMENT].

Bevor wir uns mit den Auswirkungen dieses Briefs befassen, noch kurz eine Richtigstellung. Im Brief heisst es: «*Verschiedene Kantone haben auf ihren aushingegebenen Veloschildern eine kleine fortlaufende Registernummer auf der Rückseite eingestanzt …*». Tatsache ist, dass zu diesem Zeitpunkt mit Ausnahme vom Aargau und von Zürich alle anderen 23 Kantone ihre Fahrradkennzeichen mit einer Nummer versehen. Bei 17 dieser Kantone, also der grossen Mehrheit, befindet sich diese Nummer, genau wie es der SRB hier vorschlägt, auf der Vorderseite des Kennzeichens. Dass diese Situation beim SRB nicht bekannt ist, ist schwer vorstellbar. Weshalb sie hier falsch dargestellt wird, bleibt jedoch offen.

Nun geht es bei diesem Vorschlag nicht lediglich um den Sinneswandel einer Interessengemeinschaft. Mit dieser Kehrtwende erschüttert der SRB das politische Gefüge zum Thema Velonummern, welches

sich in den letzten 40 Jahren etabliert hat, heftig. Nachdem sich der Staub gelegt hat, wird nichts mehr so sein wie vorher. Die Frontlinien werden nun völlig neu gezogen.

Bisher gab es auf der einen Seite die unheilige Allianz zwischen den Radfahrerverbänden, die sich gegen jede Art von Nummerierung wehren und dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD, das energisch, jedoch ohne Erfolg versucht, die Kantone von der Nummerierung der Kennzeichen abzubringen. Auf der anderen Seite stehen die Kantone, welche sich um die Interventionen des EJPD foutieren sowie verschiedene Politiker, welche sich im Bundesparlament für die Wiedereinführung der Nummerierung stark machen. Nun steht das EJPD mit seiner rigiden Haltung plötzlich völlig alleine auf weiter Flur.

Wie bei jeder politischen Verwerfung beinhaltet auch diese Chancen. Die neue Situation ermöglicht es dem EJPD, das Abstimmungs-Trauma aus dem Jahr 1927 endlich hinter sich zu lassen, im kommenden Jahr der Realität im Land ins Auge zu sehen und entsprechende Lösungen anzubieten. Dies insbesondere deshalb, da man die Radfahrerverbände nach ihrer Machtdemonstration von 1927 bisher auf keinen Fall ein weiteres Mal herausfordern wollte und der gefürchtete Gegner nun Hand bietet, die bereits geltende Praxis offiziell anzuerkennen. SRB macht's möglich.

1940: Der beschämende Streit um die Deutungshoheit

24.09.1940

Gemäss Handnotiz des Militär- & Polizeidepartements des Kantons Luzern wird der Vorschlag des Schweizerischen Radfahrer- und Motorfahrerbunds SRB vom 20. September 1940 bereits am 21. September 1940 zum Bericht an das Amt für Automobilwesen weitergeleitet.

Wir erinnern uns. Der Kanton Luzern war einer der wenigen Kantone, welche die Nummerierung der Fahrradkennzeichen nach dem Inkrafttreten des «Verbots» im Bundesgesetz per 1. Januar 1933 ohne Unterbruch weiterführt. Deshalb ist die am 24. September 1940, aus Sicht des Kantons Luzern, durch das Amt für Automobilwesen verfasste Zusammenfassung der Ereignisse besonders interessant.

Die Schilderungen aus Luzern machen stellvertretend für alle anderen Kantone deutlich, wie sich das Vakuum, welches im Bereich der Velonummern mit dem Bundesgesetz geschaffen wurde, bereits seit 1932 zunehmend zu einem schweizweiten Streit um dessen Deutungshoheit ausweitet. Diese wird vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD, von den Kantonen, den Radfahrerverbänden und von verschiedenen Politikern beansprucht. Dabei besteht (bis zum Vorschlag des SRB) zwischen dem EJPD und den Verbänden eine unheilige Allianz gegen die Kantone. Allerdings haben die Kantone den Vollzug in der Hand und diesen Trumpf spielen sie unbeirrt aus. Der Konflikt nimmt Dimensionen an, die sich während der Entstehung des Gesetzes wohl kaum jemand hätte vorstellen können. Von der konsequenten Weiterführung dieses inzwischen absurden Kampfes lässt sich, auch durch den Krieg der inzwischen in Europa tobt, scheinbar niemand abhalten [DOKUMENT].

Bereits im Frühling 1935 hat der Arbeiter-Touringbund ATB sowohl beim Militär- und Polizeidepartement Luzern, wie auch beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD Beschwerde gegen die Nummerierung eingereicht [DOKUMENT].

Ausserdem bestätigt das Schreiben unsere Vermutung aus dem internen Schreiben vom 1. Oktober 1934, dass Luzern bereits damals vom EJPD, mit Hinweis auf den Verstoss gegen Bundesgesetz, eine Aufforderung erhalten hat, die Nummerierung (auch auf der Rückseite) zu unterlassen [DOKUMENT]. Und es blieb nicht bei dieser einen Aufforderung: «*Wir erhielten wiederholt von dieser Instanz* (EJPD)

Zuschriften, die sich auf den Standpunkt stellen, dass jegliche Nummerierung der Schilder unzulässig sei».

Der Zweck heiligt die Begriffe. Hat der Kanton Luzern im internen Schreiben vom 1. Oktober 1934 für die Nummerierung noch visionär den Begriff «Versicherungsnummer» ins Leben gerufen, wird sie nun, zum weiteren Herunterspielen deren Bedeutung, «Fabriknummer» genannt.

Es wird berichtet, «*dass verschiedene andere Kantone ebenfalls Weisung* (vom EJPD) *erhielten, die Nummerierung zu unterlassen, sich aber ebenfalls nicht daran hielten»*. Die Auseinandersetzung zwischen dem Kanton Luzern und dem EJPD ist von besonderer Bedeutung, da Luzern einer der ganz wenigen und der weitaus grösste «Weiter-Nummerierer» der ersten Stunde ist. Gelingt es dem EJPD das Verhalten von Luzern in die gewünschte Richtung zu ändern, ist das Exempel, mit Signalwirkung für alle anderen Kantone, statuiert. Doch Luzern gibt nicht nach. Die zuständigen Departemente und die Kantonsregierung verstehen sich offenbar als Fahnenträger der Praxis: *«Mittlerweile folgen auch andere Kantone unserem Beispiel»* und beweisen den Theoretikern in Bern damit, dass Taten mehr Wirkung haben als Worte. In Bern jedoch scheut man sich (mit der Macht der Radfahrer im Nacken) eben vor jener Tat bzw. vor deren möglichen Konsequenzen, die dieses unselige Vakuum beseitigen würde; eine Revision des Bundesgesetzes.

Äusserst interessant ist, wie freimütig hier beschrieben wird, wie die bisherige Taktik zu einem alljährlichen Ritual perfektioniert wird. Wie man in Luzern die wiederkehrenden Aufforderungen des EJPD, die Nummerierung zu unterlassen, als Aufforderung zu einem Tanz nach einer stillschweigend zusammen festgelegten Choreographie versteht. Diese Aufforderungen kommen regelmässig und *«regelmässig bedauern wir jedoch, dass die Fahrradschilder für das kommende Jahr schon in Auftrag gegeben seien, und stellen eine Änderung der Praxis für das übernächste Jahr in Aussicht».* Die Geschichte bestätigt, dass diese abgebrühte Hinhaltetaktik, bis zum Einlenken des EJPD auf die Linie der Kantone im Jahr 1941, äusserst erfolgreich ist. Einerseits ein Musterbeispiel, wie man übergeordnete Instanzen nachhaltig ausbremsen kann, wenn man die richtigen Hebel in der Hand hat. Andererseits bekommen wir eine immer klarere Vorstellung davon, welches Menschenbild Gottfried Keller vor seinem geistigen Auge gehabt haben muss, als er den Leuten von Seldwyla einen Platz in der Weltliteratur geschaffen hat.

Am Ende dieses Kapitels geht es nicht darum, die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen künstlich mit Dramatik anzureichern. Doch wenn wir Geschichte im Kleinen rekonstruieren, sollte bei aller Liebe zum Objekt und zum besseren Verständnis der Ereignisse, auch ein Blick auf den grösseren Zusammenhang seinen Platz haben.

Nachdem das Drama um die Nummerierung der Fahrradkennzeichen nun bereits 40 Jahre dauert, ist es Zeit, sich im historischen Rückspiegel ein paar Gedanken um die Verhältnismässigkeit dieser Inszenierung zu machen. Denn nun wird im Bericht aus Luzern auch noch Bundesrat Johannes Baumann, Vorsteher des EJPD zitiert. Dieser spricht sich *«nach längerer Diskussion und vertraulich»* dafür aus *«die Angelegenheit auf sich beruhen zu lassen».* Auf den ersten Blick mag diese Reaktion eines Bundesrats irritieren. Doch wäre, in Anbetracht der aktuellen Weltlage, ein «Waffenstillstand» zu diesem vergleichsweise banalen Thema nicht das Sinnvollste gewesen?

Etwas mehr als sechs Wochen nachdem er in Luzern zitiert wird, kündigt Bundesrat Baumann seinen Rücktritt an. Mit unseren Nummerierungs-Wirren hat sein Rücktritt allerdings nichts zu tun. Trotzdem lohnt es sich auch in unserem Kontext, die Situation, in der Bundesrat Baumann und alle anderen Protagonisten wirken, etwas genauer anzusehen. Er wurde 1934, ein Jahr nach der Machtübernahme der Nazis, in den Bundesrat gewählt. Als Leiter des EJPD hat er seither mit Sicherheit weit grössere Sorgen als die Nummerierung von Fahrradkennzeichen. Einerseits hat er sich als Architekt durch-

dachter und moderner Gesetzeswerke einen Namen gemacht. Andererseits war er als Vorsteher des EJPD auch für die Umsetzung unserer Flüchtlingspolitik verantwortlich. Dabei hatten ihm mehrere umstrittene Entscheidungen Kritik eingebracht. Bereits im Oktober 1938 befürwortete er z.B. die Kennzeichnung deutscher Pässe mit dem «Judenstempel».

In den letzten 40 Jahren mag der emotionsgeladene Kampf um die Nummerierung erstaunliche oder gar belustigende Züge gehabt haben. Man konnte darin durchaus die positiven Möglichkeiten der Demokratie ausmachen, die Faszination, dass, in dieser besten aller schlechten Staatsformen, David gegen Goliath gewinnen und ein Bundesgesetz zu Fall bringen kann; vielleicht sogar den Geist vom Rütli, indem sich die Kantone von Obrigkeiten nicht vorschreiben lassen, wie sie ihre Geschäfte zu erledigen haben.

Wenn wir uns jedoch vorstellen, mit welchem «Problem» wir uns hier befassen und in welcher Art wir damit umgehen, während die Welt von einer Katastrophe nie dagewesenen Ausmasses überrollt wird; wie viele Ressourcen dieser «Nummerierungs-Konflikt» schweizweit bei hunderten von Polizisten, in Amtsstuben des ganzen Landes, bei Verbänden, in Kantonsregierungen, in kantonalen Parlamenten, im National- und Ständerat wie auch im Bundesrat bindet, wandeln sich die Züge unseres Dramas, zumindest aus heutiger Sicht, ins Absurde und Beschämende. Das macht uns betroffen und nachdenklich. Wir stellen uns (wieder einmal) die Frage, weshalb es scheint, dass wir Schweizer*innen, während die Welt in Flammen steht, krampfhaft an unserer Tagesordnung festhalten und die wirklichen Probleme vor unserer Haustüre soweit als möglich der Kraft der Verdrängung überlassen? Und die noch wichtigere Frage, wie würden wir uns, in einer ähnlichen Situation, heute verhalten?

Verlauf 2. Weltkrieg vom 1. Januar bis 24. September 1940

Erste Deportationen von Juden; Beginn Besetzung Norwegen und Dänemark; Einmarsch in Niederlande, Belgien und Luxemburg; Invasion Kretas; Besetzung von Paris; Luftschlacht von England; erste Bombardierung London; erste Bombardierung Berlin; Juden müssen gelben Stern tragen.

1940: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich

11.1940

Im November 1940 erstellt die Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen eine Übersicht der Gebühren, welche die Radfahrer in den einzelnen Kantonen jährlich zu entrichten haben. Die Kosten für das Fahrradkennzeichen sind in der Spalte «jährliche Fiskalgebühr» zu finden, worin auch die Kosten für die Erstellung und Ausgabe der Radfahrerkarte sowie die Inspektion des Fahrrads enthalten sind.

Mit jährlich CHF 8.20 hat der Kanton Ticino die mit Abstand höchsten Gesamt-Gebühren. Auf Platz zwei folgt der Kanton Vaud mit CHF 6.00 und auf Platz 3 der Kanton Fribourg mit mindestens CHF 5.80. Am günstigsten ist das Velofahren in den Kantonen Basel-Stadt (CHF 2.00), Thurgau (CHF 3.00) und St. Gallen (CHF 3.05) [DOKUMENT].

Weitere Vergleiche gibt es aus den Jahren 1924 [DOKUMENT] und 1972 [DOKUMENT].

1941: Bundesratsbeschluss führt zu Anhänger- und Händlerschilder

21.05.1941

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 21. Mai 1941 werden in der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr neu detaillierte Bestimmungen zu Fahrradanhängern erlassen. Der bisherige Artikel 69 wird aufgehoben und (mit einer Übergangsbestimmung) per 1. Juni 1941 durch folgende Bestimmung ersetzt:

Art. 69
1 Das mit einer Vorder- und einer Hinterradbremse ausgerüstete Fahrrad darf einen Anhänger mit sich führen.
2 Der Anhänger muss mit dem Fahrrad durch eine mechanische Vorrichtung fest verbunden und symmetrisch zu dessen Längsachse angebracht sein.
3 Der Anhänger muss folgenden Voraussetzungen entsprechen:

a) Er muss einachsig (ein- oder zweirädrig) sein; die Achse darf nicht vor der Mitte der Karosserie liegen.

b) Die Höchstbreite beträgt 1 m, die Höchsthöhe 1 m 20. Die Länge darf von der Achse des Hinterrads des Fahrrads aus für zweirädrige Anhänger 2 m, für einrädrige 2 m 50 nicht übersteigen.

Unter folgendem [LINK] finden Sie ein 984-seitiges PDF-Dokument, in welchem u.a. auch die Vorschriften im Zusammenhang mit den Fahrradanhängern enthalten sind:

- Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 5. März 1932 (ab Seite 595)
- Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 25. November 1932 (ab Seite 615)
- Bundesratsbeschluss über die Abänderung von Art. 69 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 21. Mai 1941 (ab Seite 676)

Bei seinem Beschluss denkt der Bundesrat ganz sicher nicht an die Kreation spezieller Kennzeichen für Fahrradanhänger, denn gemäss Bundesgesetz sind seit 1933 nicht einmal für Velos Kennzeichen vorgeschrieben. Doch leistet er damit einer Idee Vorschub, welche in mehreren Kantonen bereits im Entstehen ist. Da die Kantone für die Prüfung und Zulassung der Velo-Anhänger zuständig sind, liegt es für sie auf der Hand, dass man die Anhänger, als äusseren Nachweis ihrer Zulassung, mit einem Kennzeichen versieht, wie das in sämtlichen Kantonen auch für die Velos praktiziert wird.

Auf Seite 91 des Protokolls der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 15. und 16. Oktober 1943 in Chur, werden Entwürfe für eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und seiner Vollziehungsverordnung vorgestellt. Darin wird unter anderem auch beschrieben, dass die Kantone künftig spezielle Kennzeichen für Fahrradhändler und Anhänger ausgeben können sollen. Dabei wird ausdrücklich auf die, ohne eidgenössische Grundlage, bereits geltende Praxis bezüglich solcher Spezial-Kennzeichen im Kanton Basel-Stadt hingewiesen [DOKUMENT].

Zur beabsichtigten Teilrevision in Bezug auf die Fahrradkennzeichen kommt es nie. Auch im neuen Strassenverkehrsgesetz, das per 1. Januar 1960 in Kraft tritt, werden weder für Velohändler noch für Fahrradanhänger spezielle Schilder vorgesehen.

Trotz allem folgen auch andere Kantone dem Beispiel von Basel-Stadt und führen in den kommenden Jahren Spezialschilder nach ihren eigenen Bedürfnissen ein. Der Kanton Solothurn gibt zum Beispiel zwischen 1945 und 1979 für Anhänger ein ovales Kennzeichen im Breitformat aus. Damit ist Solothurn unseres Wissens der einzige Kanton, der für Anhänger Kennzeichen mit einer anderen, von der Velonummer abweichenden Form ausgibt (Oval statt Rechteck) [BILDER]. Alle anderen Kantone

kreieren ihre Spezialschilder, indem sie diese mittels anderer Farbgebung und/oder zusätzlichen Prägungen von der Velonummer unterscheiden. Doch der Variantenreichtum, den Basel-Stadt ab dem Jahr 1942 hervorbringt, bleibt unerreicht [BILDER].

1941: Justiz- und Polizeidirektoren wird die Gewissensfrage gestellt

12. / 13.09.1941

Auch an der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 12. und 13. September 1941 in Neuchâtel ist das Velo und die Nummerierung der Fahrradkennzeichen wieder Thema [DOKUMENT]. Dieses Treffen findet ziemlich genau ein Jahr nach dem Brief des Schweizerischen Radfahrer- und Motorfahrerbund SRB vom 20. September 1940 statt, mit welchem dieser die Einführung einer kleinen Nummerierung auf der Vorderseite des Fahrradkennzeichens vorschlägt.

Am Ende seines ausführlichen Referats unter dem Traktandum «Fahrradverkehr» mahnt Dr. H. Rothmund, Chef der eidgenössischen Polizeiabteilung zu Disziplin und Verantwortungsbewusstsein. Er stellt den Regierungsräten der Kantone die Gewissensfrage, welche sie sich vor dem Erlassen neuer Vorschriften zur Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds stellen sollten:

«*Ich kann mich über die langen Ausführungen über diesen Punkt bei Ihnen damit rechtfertigen, dass wir die Frage der Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds, die seit langem wie ein roter Faden durch alle Begehren und Diskussionen über die Verbesserung der Regelung des Fahrradverkehrs gegangen ist, immer wieder durchgesprochen haben. Herr Fürsprecher Plumez, Adjunkt, dem seit Jahren die Leitung des Dienstes der Polizeiabteilung für das Verkehrswesen anvertraut ist und der alle Phasen unserer Gesetzgebung miterarbeitet und miterlebt hat, ist mit mir zur Überzeugung gekommen, dass die Einführung dieses Schildes letzten Endes lediglich den falschen Eindruck erwecken könnte, es sei eine für die ordnungsmassige Abwicklung des Verkehrs wichtige Massnahme getroffen worden, was nach den gemachten Darlegungen ja nicht zutrifft. Darf aber dem Dritteil unserer Bevölkerung eine solche ihm aus gesunder Reaktion unsympathische Polizeivorschrift aufgeschwindelt werden?*

Hier stellt sich für mich ein für die ganze Polizeigesetzgebung wichtiges grundsätzliches Problem. Wir sind zu leicht geneigt, durch Erlass neuer Ordnungsvorschriften einzugreifen. Das ist zwar bis zu einem gewissen Grade populär, weil es den Anschein erweckt, die Behörden seien wach und zeigten Initiative. Auch wenn die Öffentlichkeit neue Vorschriften verlangt, müssen sich also die Behörden die Gewissensfrage stellen, ob ihnen nicht andere Mittel zur Erreichung des gewollten Zweckes zur Verfügung stehen, namentlich ob die richtige Durchführung der bestehenden nicht genügt. Solche Überlegungen drängen sich ganz besonders auf dem Gebiet der Regelung des Strassenverkehrs auf. Ich möchte sie als Gradmesser der Disziplin und des Verantwortungsbewusstseins der Behörden bezeichnen, denn es ist oft viel bequemer, neue Vorschriften zu erlassen, als in täglicher Hingabe die Mittel zur Durchführung der bestehenden zu prüfen und sie auch durchzusetzen. Der Erlass neuer Vorschriften auf einem Gebiet, auf dem die behördlichen Massnahmen zur Durchführung der bisherigen noch nicht erschöpft sind, ist also ein Einbruch in diese Disziplin und in dies Verantwortungsbewusstsein.»

1941 EJPD: Andeutung einer Wende im Nummerierungs-Konflikt

12. / 13.09.1941

Nach dem Referat des Chefs der eidgenössischen Polizeiabteilung anlässlich der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren im September 1941 folgt das Referat von R. Plumez, Adjunkt

der eidgenössischen Polizeiabteilung. Er erläutert verschiedene Artikel des Entwurfs neuer bundesrechtlicher Vorschriften über den Fahrradverkehr. Für uns von besonderem Interesse ist der vorgesehene Artikel 3 [DOKUMENT]:

«Nach Art. 3 gibt der Kanton als Kennzeichen für das Bestehen einer gültigen Haftpflichtversicherung sowie für bezahlte Steuern und Gebühren ein Schild oder eine Banderole ab. Diese müssen die Bezeichnung des Kantons (Wappen oder Buchstaben oder beides) sowie die Jahreszahl tragen; im Übrigen können sie eine kleine Registriernummer aufweisen. Das Kennzeichen ist am Fahrrad gut sichtbar zu befestigen.»

Hier wird indirekt ein genialer Schachzug angekündigt, den das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD in Anschluss an die Konferenz, am 27. November 1941 per Rundschreiben vollzieht.

1941 EJPD: Die Legalisierung der kleinen Nummerierung

27.11.1941

Am 20. September 1940 schreibt der Schweizerische Radfahrer- und Motorfahrerbund SRB sämtliche Kantone an, um die Einführung einer kleinen Nummerierung auf der Vorderseite des Fahrradkennzeichens vorzuschlagen. Gestärkt durch die neue Rückendeckung des SRB verfasst das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD, in Anschluss an die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren im September, am 27. November 1941 ein Rundschreiben zum Thema «Fahrradverkehr» mit Empfehlungen an die Regierungen der Kantone [DOKUMENT].

In diesem Schreiben geht es vor allem um Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung, Durchsetzung der Vorschriften, Verkehrskontrollen und die technische Kontrolle der Fahrräder. In der Einleitung stellt das EJPD fest, dass eine Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr MFG in nächster Zeit nicht in Aussicht steht. Das MFG sei in den meisten Punkten als abschliessend gedacht. Soweit eine solche Ausschliesslichkeit durch das MFG nicht gewollt war, sind die Kantone jedoch zum Erlass weitergehender Vorschriften zuständig.

Gleichzeitig wir jedoch klargestellt, dass eine Anpassung des Artikels 32 MFG (Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes: Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.) ausdrücklich nicht in der Kompetenz der Kantone liegt: «*Die Radfahrer können daher von den Kantonen auch auf dem Wege der Gesetzgebung nicht zur Führung eines eigentlichen Nummernschildes verhalten werden*». Das wirkt noch irritierend, doch nun kommen wir zum Punkt.

Hingegen präzisiert das EJPD (ab Seite 3, unten): *«Sehr viele Kantone versehen die Schilder oder Banderolen, die als Kennzeichen für die Versicherung und Besteuerung abgegeben werden, mit einer kleinen Registrierungsnummer, die gewisse Dienste zu leisten vermag. Die Einführung dieser kleinen Registrierungsnummer ist daher empfehlenswert. Dagegen müsste eine auf Distanz lesbare grosse Kontrollnummer nach wie vor als Art. 32 MFG zuwiderlaufend betrachtet werden»*. In der Zusammenfassung (ab Seite 5, unten) empfiehlt das EJPD den Kantonen als vierte Fahrrad-Massnahme zur Durchführung nochmals ausdrücklich: «*Einführung einer kleinen Registrierungsnummer auf dem Kennzeichen für die Versicherung und Besteuerung des Fahrrads*». Das sind nun allerdings Neuigkeiten.

Die Formulierung, dass «sehr viele Kantone» ihre Fahrradkennzeichen mit einer kleinen Registrierungsnummer versehen, ist weder der jahrelangen Verdrängung des Problems, noch dem fehlenden

Überblick des EJPD geschuldet. Denn wie auch das EJPD weiss, sind es nicht «sehr viele», sondern es sind ausnahmslos alle Kantone. Die ersten Kantone bringen diese Nummer bereits seit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes 1933 an (Luzern, Nidwalden und Uri zuerst auf der Rückseite) und mit den allerletzten (Aargau und Zürich) nummerieren ausnahmslos alle Kantone ihre Schilder seit dem 1. Januar 1941 wieder auf der Vorderseite [DOKUMENT]. Auf den eigentlichen Grund der scheinbaren Ahnungslosigkeit des EJPD kommen wir am Ende dieses Kapitels.

Ohne ihn gross hervorzuheben, führt das EJPD nun den bisher unbekannten Begriff «eigentliches Nummernschild» ein, zu dessen Führung die Radfahrer gemäss Artikel 32 MFG nicht gezwungen werden können (Übergang von Seite 1 zu Seite 2). Diese geniale Wortschöpfung hat es in sich; in ihr steckt das Ei des Kolumbus. Sie steht für die Lösung des Problems und gleichzeitige für die Vermeidung einer Gesetzesrevision. Denn aus dem «eigentlichen Nummernschild» kann im Kontext der weiteren Ausführungen abgeleitet werden, dass es sich, im Umkehrschluss bei einem Fahrradkennzeichen mit einer kleinen Nummerierung, nicht um ein «eigentliches Nummernschild» im Sinne von Artikel 32 MFG handelt.

Das Wichtigste an dieser neuen Priorisierung im Nummerierungs-Konflikt ist dem EJPD also, dass die grossen Nummern, wie diese vor 1933 üblich waren, nicht mehr zurückkommen. In dieser Hinsicht ist und bleibt die Haltung gegenüber jenen Kantonen und Parlamentarier, welche sich für ein Revival der grossen Nummerierung stark machen, klar.

Hingegen zeigt sich das EJPD nun auch kompromissbereit. Das Departement erkennt, wenn auch verklausuliert, erstmals «on the record» an, dass die Bedürfnisse der Kantone im Bereich der Fahrradkennzeichen bei der Ausgestaltung des Gesetzes völlig ausser Acht gelassen wurden. Das Zugeständnis, dass die Registrierungsnummer *«gewisse Dienste zu leisten vermag»* ist zwar zaghaft aber dennoch eindeutig. Damit vollzieht das EJPD hier eine beachtenswerte Kehrtwende. Denn noch bis vor kurzem hat es verschiedene Kantone mehrfach aufgefordert, eben diese kleine Nummerierung zu unterlassen, da diese gegen Bundesgesetz verstosse. Nun hingegen wird die «kleine Nummerierung» von einem Tag auf den andern als zweckmässig eingestuft und offiziell empfohlen. D.h. mit anderen Worten, dass diese kleine Nummer nun, entgegen der bisherigen Auslegung des EJPD, ohne eine Anpassung des Bundesgesetzes rechtmässig ist, da es sich bei den Fahrradkennzeichen mit einer kleinen Nummer ab sofort nicht mehr um ein «eigentliches Nummernschild» im Sinne von Artikel 32 MFG handelt.

Zu Beginn dieses Kapitels haben wir uns gefragt, weshalb das EJPD scheinbar keine Ahnung davon hat, dass alle Kantone bereits Fahrradkennzeichen mit der vorgeschlagenen kleinen Nummer auf der Vorderseite ausgeben. Wir können davon ausgehen, dass dem EJPD die Situation sehr wohl bekannt ist. D.h. dem EJPD muss bewusst sein, dass seine Empfehlung keinerlei Auswirkung auf das Verhalten der Kantone hat. Kein einziger Kanton wird deswegen seine bisherige Praxis ändern. Denn es ist das EJPD, das mit seiner «neuen» Empfehlung die im ganzen Land geltende Praxis nachvollzieht und nicht umgekehrt. Also werden die Nummerierungs-Wirren stilgerecht mit einer letzten Seldwyla-Episode abgeschlossen. Um das Gesicht nicht zu verlieren, wandelt die Bundes-Instanz ihre Kapitulation elegant und fast nebenbei in eine unverbindliche Empfehlung um. Der Versuch, den Eindruck zu erwecken, dass das EJPD ausser sich selbst auch die Kantone zu einer Verhaltensänderung bewegt.

Dennoch beweist das EJPD mit diesem Schachzug, dass es auf eindrückliche und kreative Art in der Lage ist, über den eigenen Schatten zu springen. Denn ausser mit einer Gesetzesrevision gibt es keine Lösung am EJPD vorbei. Doch ist auch dem EJPD bewusst, dass sich, die durch den SRB ausgelöste Verschiebung der Kräfteverhältnisse, die Chancen für die Einführung der kleinen Nummer, über eine Gesetzesrevision, deutlich verbessert haben. Die Leistung des EJPD besteht also darin, dass es nun, Kraft seiner Funktion sowie unter dem Druck der veränderten politischen Situation bereit ist, das

Schwert zu ziehen, den gordischen Knoten zu durchschlagen und mit diesem einen Schlag Theorie (Auslegung Bundesgesetz) und Praxis (Nummerierung der Kennzeichen durch die Kantone) nach über 10 Jahren wieder in Einklang bringt.

1941: Wozu die weiteren Vorstösse zum Kontrollschild?

27.11.1941

Nachdem das EJPD mit seinem Rundschreiben nun also differenziert darstellt, wie es den Artikel 32 des Bundesgesetzes neuerdings auslegt und darüber hinaus offiziell die Empfehlung zur Einführung einer diskreten Nummerierung der Fahrradkennzeichen abgibt, stellt sich die Frage, wozu die künftigen parlamentarischen Vorstösse zu diesem Thema, in Form von Standesinitiativen, Motionen und Postulaten noch dienen sollen. Denn die nun empfohlene und vom EJPD damit legalisierte Massnahme deckt sich zu 100% mit der von sämtlichen Kantonen in der Praxis bereits durchgesetzten «Widerstands-Lösung».

Doch die Anhänger der auf Distanz erkennbaren grossen Kontrollnummer geben nicht auf. Die Meinungen bezüglich des Zwecks der Nummerierung gehen noch weit auseinander. Diesen sieht das EJPD lediglich als Kennzeichen für die Versicherung und Besteuerung. Hingegen möchten z.B. die kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren damit, eher im Sinne eines Kontrollschilds, auch Unfälle aufklären und Vergehen ahnden können. Allerdings haben diese, nach dem Zusammenschluss von EJPD und SRB deutlich schlechtere Karten als bisher. Denn mit ihrer schweizweiten «Widerstands-Lösung» haben sie in Bezug auf die Wiedereinführung der Kontrollschilder ungewollt ein Präjudiz bzw. eine durch das EJPD inzwischen legalisierte Lösung geschaffen, welche eben diese Wiedereinführung nun deutlich erschweren wird.

Wir werden sehen, dass sich die Kantone in ihren kommenden Verordnungen trotz obiger Empfehlung des EJPD sowohl über die Nummerierung selbst, wie auch über deren Zweck ausschweigen. Möglicherweise wollen sie damit vermeiden, Präjudiz zu schaffen und/oder sie gehen damit einer Auseinandersetzung und damit einem weiteren Nummern-Konflikt aus dem Weg. Eine besondere Ausnahme macht allerdings der Kanton Basel-Stadt im Jahr 1943.

Erst Ende 1943, als eine Gesamtrevision der eidgenössischen Gesetzgebung über den Automobil- und Fahrradverkehr nach dem Krieg in Aussicht gestellt wird, ebben die Vorstösse ab. Am 1 Januar 1960 tritt dann das neue Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958 in Kraft. Es schreibt Fahrradkennzeichen mit einer ca. 5 mm grossen Nummerierung vor: «*Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt*» (Anhang 3 der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr) [DOKUMENT].

1942 BS: Die ersten Kennzeichen für Fahrradanhänger

12.1941 / 01.01.1942 / 01.01.1943

Auf Seite 91 des Protokolls der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 15. und 16. Oktober 1943 in Chur werden Entwürfe für eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und seiner Vollziehungsverordnung vorgestellt. Darin wird unter anderem auch beschrieben, dass die Kantone künftig spezielle Kennzeichen für Fahrradhändler und Anhänger ausgeben können sollen. Dabei wird ausdrücklich auf die, ohne eidgenössische Grundlage, bereits geltende Praxis bezüglich solcher Spezial-Kennzeichen im Kanton Basel-Stadt hingewiesen [DOKUMENT].

Aufgrund der Art und Weise, wie diese Innovation prominent vorgestellt wird, können wir davon ausgehen, dass Basel-Stadt als erster Kanton Kennzeichen für Fahrradanhänger ausgibt. Als Grundlage wird in Basel die bestehende kantonale Verordnung vom 28. Dezember 1932 überarbeitet. Neu wird in Artikel 11 bestimmt, dass auch Fahrradanhänger zum Nachweis der vorgeschriebenen Versicherung vom Polizeiinspektorat mit einem unnummerierten Kennzeichen versehen werden. Diese Änderung tritt gemäss Verordnung per 1. Januar 1943 in Kraft [DOKUMENT].

In der Praxis werden die speziellen Kennzeichen für Fahrradanhänger allerdings bereits ein Jahr früher, per 1. Januar 1942 eingeführt. Diese vorgezogene Umsetzung ist in einem internen Schreiben «Fahrradkontrolle 1942 (Fahrräder und Anhänger)» des Polizeiinspektorats, Verkehrsabteilung, vom Dezember 1941 dokumentiert. Daraus geht auch hervor, dass die nummerierten Anhänger-Kennzeichen mit schwarzen Zahlen auf rotem Grund und, zumindest zu Beginn, kostenlos ausgegeben werden [DOKUMENT] (Seite 5, Punkt 2).

Nach den Design-Findungs-Jahren 1942 und 1943 werden die Kennzeichen für Fahrradanhänger ab dem Jahr 1944 bis Ende 1951 im «Basler-Design» ausgegeben [BILDER].

1942-1951 BS: Die unübertroffene Varianten-Vielfalt

Anlässlich der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 15. und 16. Oktober 1943 in Chur wird in Entwürfen für eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und seiner Vollziehungsverordnung unter anderem auch vorgeschlagen, dass die Kantone künftig spezielle Kennzeichen für Fahrradhändler und Anhänger ausgeben können sollen. Dabei wird ausdrücklich auf die bereits, ohne eidgenössische Grundlage, geltende Praxis des Kantons Basel-Stadt hingewiesen [DOKUMENT] (Seite 91):

«*Es wird auch die Möglichkeit vorgesehen, Kollektivschilder für Fahrradhändler abzugeben. Diese Institution besteht im Kanton Basel-Stadt. Für Anhänger sollen die Kantone ein besonderes Kennzeichen als Ausweis über die allfällige Prüfung oder Besteuerung vorsehen können.*»

Diese Formulierung deutet darauf hin, dass Basel-Stadt möglicherweise der erste Kanton ist, der solche Spezialschilder ausgibt. Auf jeden Fall bringt Basel eine schweizweit unübertroffene Varianten-Vielfalt hervor. In den Jahren 1942 bis 1951 gibt der Kanton jedes Jahr drei verschiedene Kennzeichen-Varianten aus; eine für Velos, eine für Fahrradanhänger und ein spezielles Schild für Velohändler [BILDER]. Eine vollständige Übersicht der 30 Varianten von 1942 bis 1951 haben wir hier zusammengestellt [DOKUMENT].

Bei der Umsetzung wird im selben Jahr gestalterisch oft auch mit inverser Farbgebung von Hintergrund und Schrift gearbeitet. Innerhalb der einzelnen Varianten kommen noch weitere Gruppierungen in Form bestimmter Nummernkreise hinzu. Auf diese Weise teilt man, gemäss der Rechnung des Produzenten, Aquametro Wassermesserfabrik AG, Basel, z.B. die insgesamt 86'800 Schilder für das Jahr 1950 in fünf verschiedene Kennzeichen-Kategorien ein [DOKUMENT]

Kennzeichen Typ	Nummernkreis	Kategorie	Anzahl
Fahrrad	00000 – 68500	staatlich versichert	68’500
Fahrrad	75001 – 86500	privat versichert	11’500
Fahrrad	90001 – 91200	staatliche Umschreiber	1’200
Händler	93001 – 93300	Händler	300
Anhänger	94000 – 99300	Anhänger	5’300

			Total	**86’800**

Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 12a 4-10 (4)

Nebst den tatsächlich ausgegebenen Spezialschildern sind in der Sammlung auch noch eine Reihe von Prototypen zu sehen, welche der Produzent als Vorschläge hergestellt hat.

Nach den Design-Findungs-Jahren 1942 und 1943 bzw. der Suche nach dem geeigneten Produzenten erscheinen ab dem Jahr 1944 sämtliche Varianten im «Basler-Design».

1943 BS: Die Erfindung der unnummerierten Nummer

29.12.1942

Eine weitere Stilblüte zum Thema Nummerierung der ganz besonderen Art bringt der Kanton Basel-Stadt am 29. Dezember 1942, mit der Änderung und Ergänzung der Verordnung vom 28. Dezember 1932 betreffend die Ausführung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, hervor (unser absoluter Favorit). Die beschriebenen Änderungen treten per 1. Januar 1943 in Kraft [DOKUMENT].

Währenddessen es die meisten Kantone seit der Einführung des neuen Bundesgesetzes vermeiden, in ihren Verordnungen in irgendeiner Weise auf die Nummerierung bzw. die Nicht-Nummerierung ihrer Fahrradkennzeichen einzugehen [siehe Zürich 1944], beschreitet man in Basel-Stadt einen völlig neuen Weg. In Artikel 3 ist zu lesen: «*Zum Nachweis, dass für Fahrrad und Fahrradanhänger die vorgeschriebene Versicherung besteht, werden diese Fahrzeuge vom Polizeiinspektorat mit unnummerierten Kennzeichen versehen, die alljährlich zu erneuern sind*». Solange man nicht weiss, wie dieser Artikel in der Praxis umgesetzt wird, ist er vermutlich schweizweit einmalig, doch bleibt die Formulierung inhaltlich völlig unauffällig. Überrascht ist man erst, wenn man weiss, dass im Kanton Basel-Stadt die Fahrradkennzeichen seit 1939, mit der Umstellung von der Banderole auf Alu-Schilder, auf der Vorderseite mit einer Nummer versehen sind [BILD]. Nun staunt der Laie und die Fachfrau wundert sich!

Vermutlich nimmt Basel hier den Faden des Rundschreibens des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD vom 27. November 1941 auf, mit welchem das EJPD den Kantonsregierungen Empfehlungen zum Thema «Fahrradverkehr» abgibt [DOKUMENT]. Darin kommt das EJPD der Praxis der Kantone entgegen und definiert, dass ein Fahrradkennzeichen mit einer kleinen Nummerierung kein «eigentliches Nummernschild» im Sinne von Artikel 32 MFG ist und deshalb auch nicht gegen das Bundesgesetz verstösst.

Diesen (nach jahrelangen Grabenkämpfen), an sich bereits erstaunlich kreativen Lösungsansatz des EJPD, treibt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nun auf die Spitze, indem dieser daraus konsequent ableitet, dass eine kleine Nummerierung folglich auch keine «eigentliche Nummerierung» ist. Dieser Logik folgend wird das Fahrradkennzeichen mit der kleinen Nummer in der Verordnung nun ausdrücklich zu einem «unnummerierten Kennzeichen». Diesen Gedankengang muss man sich zuerst mal im Hinterkopf zergehen lassen. Eine Begriffs-Schöpfung, welche den ganzen Sinn und Unsinn des 40-jährigen Nummerierungs-Streits geradezu genial reduziert auf den Punkt bringt und offizialisiert (zumindest im Kanton Basel-Stadt).

Der Philosophie der unnummerierten Nummer schliesst sich im selben Jahr z.B. auch der Kanton Zug an. Anlässlich der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren am 15. / 16. Oktober 1943 in Chur lässt Regierungsrat Dr. R. Schmid seine Kollegen wissen: «*In Zug hat man den unnummerier-*

ten Schild» [DOKUMENT]. Allerdings stammt dort die einzige Ausgabe ohne Nummerierung aus dem Jahr 1933. Ab dem Jahr 1934 sind die Kennzeichen im Kanton Zug auf der Rückseite und bereits seit 1940 auf der Vorderseite mit einer Nummer versehen [BILDER].

1943 BL: Standesinitiative zur Wiedereinführung Kontrollschild

24.03.1943

Aufgrund der "Motion Tschopp" (Landrat Josef Tschopp) beschliesst der Landrat des Kantons Basel-Land an seiner Sitzung vom 24. März 1943, eine Standesinitiative an die Bundesversammlung zu richten, damit diese die gesetzgeberischen Massnahmen zur «Wiedereinführung der Fahrrad-nummern» ergreife. Die Standesinitiative wird am 2. April 1943 im Nationalrat und am 6. April 1943 im Ständerat behandelt. Von beiden Kammern wird die Initiative dem Bundesrat zum Bericht überwiesen [DOKUMENT].

Daraufhin informiert das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD den Regierungsrat über eine im Nationalrat gestellte «Motion Riedener» (Nationalrat Josef Riedener, CVP St. Gallen), vom 12. Juni 1942, die das gleiche Ziel verfolgt und die in der Sitzung des Nationalrates vom 1. April 1943 behandelt worden ist. Nationalrat Riedener habe seine Motion in ein Postulat umgewandelt, und das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD wird nunmehr mit den interessierten Verbänden Fühlung nehmen. Mit dem Einverständnis von Landrat Tschopp und der Zustimmung des Kantons-parlaments zieht der Regierungsrat mit Schreiben vom 1. Juli 1943 die Standesinitiative zurück. In der Folge wird das Geschäft am 21. September 1943 im Bundeshaus offiziell abgeschrieben.

Das Ziel bzw. der Gegenstand der Standesinitiative bleibt vorerst diffus. Denn seit 1937 werden die Fahrradkennzeichen in Basel-Land bereits wieder mit einer Nummerierung versehen; zuerst auf der Rückseite und seit 1940 auf der Vorderseite [BILDER]. Nun könnte es sein, dass sich das Kantons-parlament, trotz der Legalisierung der kleinen Nummerierung durch das EJPD im Jahr 1941, der Diskrepanz zwischen der geltenden Praxis und dem Bundesgesetz bewusst ist und sich bemüht, einen Weg zu finden, diesen Missstand zu beseitigen. Oder will man auch in Basel-Land das Kontrollschild mit der grossen Nummerierung, wie sie seit 1933 von Kantonen und Parlamentariern verlangt wird, wieder einführen [BILDER]?

Auch die offizielle Dokumentation hilft nicht weiter. Während der Regierungsrat vom Kanton Basel-Land die Standesinitiative «Wiedereinführung der Fahrradnummern» nennt, segelt der Vorstoss im Bundeshaus unter dem Titel «Fahrradkontrollschilder». Erst der durch das EJPD hergestellte Bezug zur «Motion Riedener» (12. Juni 1942) macht klar, dass man sich auch im Kanton Basel-Land die alten Kontrollschilder mit den grossen Zahlen wieder herbeiwünscht.

1943: Postulat zur Wiedereinführung Kontrollschild

12.06.1942 / 01.04.1943

Am 12. Juni 1942 reicht Nationalrat Josef Riedener, CVP St. Gallen eine Motion «Wiedereinführung der Fahrradkontrollnummer» ein. Aus der Begründung seiner Motion wird durch die Begriffe wie «Verwilderung» und «Täterschaft» klar, dass es auch ihm um die Wiedereinführung der grossen, von Weitem erkennbaren Kontrollnummer geht:

Die Verkehrsdisziplin hat einerseits zufolge der starken Zunahme der Velobenützer, anderseits zufolge des mit dem reduzierten Automobilverkehr verbundenen Gefühls, verminderten Verkehrsgefahren ausgesetzt zu sein, bedenklich gelitten. Eine wirksame Bekämpfung der zunehmenden Verwilderung

des Strassenverkehrs ist aber nicht möglich, solange die Velos nicht wieder eine Kontrollnummer führen müssen. Die Wiedereinführung einer solchen läge übrigens im Interesse der Velofahrer selbst, da heute die Velodiebstähle sich in starkem Masse mehren und die Feststellung der Täterschaft durch das Fehlen der Kontrollnummer sehr erschwert wird ...

Riedener wandelt seine Motion am 1. April 1943 in ein Postulat um, welches vom Nationalrat angenommen wird. In der «Übersicht der Verhandlungen der Bundesversammlung zur Frühjahrssession 1943» wird dieses Postulat (Geschäft 42, Seite 13) bereits als «erledigt» gekennzeichnet (Seite 2) [LINK].

Im Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1944 vom 29. März 1945 schreibt die Bundeskanzlei: *Mit Rücksicht darauf, dass eine Gesamtrevision der eidgenössischen Gesetzgebung über den Automobil- und Fahrradverkehr nach dem Kriege in Aussicht genommen wird, ist die Kommission zum Schluss gekommen, dass eine Teilrevision im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als tunlich erscheint. Dagegen hat sie in Fühlungnahme mit dem Departement «Richtlinien für den Erlass einheitlicher Vorschriften durch die Kantone über die Haftpflichtversicherung der Radfahrer und den Fahrradverkehr» herausgegeben, deren Durchführung gestatten dürfte, Erfahrungen für eine zukünftige eidgenössische Regelung zu sammeln* [DOKUMENT].

Am 24. Juni 1955 veröffentlicht der Bundesrat seine Botschaft zum neuen Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG), welches am 1. Januar 1960 in Kraft tritt. Es schreibt Fahrradkennzeichen mit einer ca. 5 mm grossen Nummerierung vor: «*Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt*» (Anhang 3 der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr) [DOKUMENT].

1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Treffen im Bundeshaus

09.07.1943

Im Auftrag des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD lädt dessen Polizeiabteilung mit Schreiben vom 28. Juni 1943 zu einem Treffen im Bundeshaus, Kommissionszimmer Nr. 86 ein. Das EJPD reagiert damit auf die Versuche von verschiedenen Seiten, die Bundesbehörden dazu zu bewegen, das durch Artikel 32 des MFG abgeschaffte nummerierte Kontrollschild wieder einzuführen. An der Konferenz vom 9. Juli 1943 mit den am Strassenverkehr interessierten Verbänden soll ausschliesslich diese eine Frage behandelt werden [DOKUMENT].

Gemäss Protokoll der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 15. / 16. Oktober 1943 in Chur ist die Einladung an folgende Stellen und Verbände ergangen:

Eidgenössisches Amt für Verkehr, Eidgenössisches Militärdepartement, Generaldirektion der PTT, Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt, Interkantonale Kommission für das Motorfahrzeugwesen, Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten, Ausschuss der kantonalen amtlichen Automobilexperten, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Strassenverkehrsliga, Via Vita, Automobil-Club der Schweiz, Touring-Club der Schweiz, Schweiz. Radfahrer- und Motorfahrer-Bund, Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz «Solidarität», Union Cycliste Suisse, Union Motocycliste Suisse, Verband Schweiz. Motorlastwagenbesitzer, Ligue pour la sécurité des usagers de la route und Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung. Regierungsrat Seematter, Präsident der Interkantonalen Kommission für das Motorfahrzeugwesen, der verhindert war, hat zwei Beamte der Polizeidirektion des Kantons Bern delegiert.

Eine konsultative Abstimmung nach der Diskussion ergibt, dass 9 Stimmen für und 14 Stimmen gegen die Wiedereinführung des Nummernschilds sind. Dazu wird ausgeführt: «*Hervorzuheben ist, dass alle Vertreter der am Strassenverkehr interessierten Verbände gegen das Nummernschild gestimmt haben. Die Opposition der Radfahrerverbände, die sich scharf geltend machte, ist immer noch die gleiche wie in den verflossenen zwanzig Jahren. … Bei einem allfälligen Abstimmungskampf über eine Gesetzesvorlage, die das Nummernschild bringen würde, ist also damit zu rechnen, dass alle Strassenverkehrsverbände — der Radfahrer und der Automobilisten — gegen das Nummernschild Stellung nehmen würden*» [DOKUMENT].

Den Radfahrerverbänden dient das Gespenst der Abstimmungsniederlage von 1927 scheinbar noch immer als schlagkräftiges Argument. Währenddessen die Behörden mit ihrem Kontrollschild krampfhaft an einer alten Welt festhalten.

Fazit: Bezüglich der Nummerierung der Fahrradkennzeichen haben sich die Radfahrerverbände bewegt; hat sich das EJPD bewegt; einzig die Mehrheit der Behördenvertreter zeigt sich zu keinerlei Kompromissen bereit.

1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Vorschläge

07.10.1943

Nach dem Treffen mit den Verbänden im Bundeshaus hat die Polizeiabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD am 7. Oktober 1943 vier Vorschläge in Form von Gesetzesentwürfen erarbeitet. Diese sollen nun an der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren am 15. / 16. Oktober 1943 in Chur besprochen werden:

- Entwurf I: Einführung des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder.
- Entwurf II: Einführung der nummerierten Banderole.
- Entwurf III: Einführung der obligatorischen Radfahrer-Haftpflichtversicherung und des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder.
- Entwurf IV: Einführung der obligatorischen Radfahrer-Haftpflichtversicherung und der nummerierten Banderole für Fahrräder.

Bei sämtlichen Vorschlägen spart das EJPD die heissesten Eisen, die Abmessungen der Kennzeichen sowie insbesondere die Schriftgrösse und -stärke aus. Allerdings wird aus den Entwürfen I und III klar, dass diese, im Gegensatz zur aktuellen Praxis, eine grosse Nummer in schwarzer Farbe vorsieht. Das Konzept der Schilder mit der kleinen Nummer, wie es inzwischen sämtliche Kantonen ausgeben, wird nicht aufgegriffen. Hingegen wird mit der Option «Banderole» auch eine Lösung vorgeschlagen, mit welcher sicherlich keine grosse, aus Distanz erkennbare Nummerierung verwirklicht werden kann. In Chur ist also für Diskussionsstoff gesorgt [DOKUMENT].

Einmal mehr ist das Vorgehen des EJPD schwer nachvollziehbar. Im ersten Satz des Schreibens wird erklärt, dass die nachfolgenden Vorschläge auf das am 1. April 1943 vom Nationalrat angenommene Postulat Riedener «Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds», also dem Kennzeichen mit den grossen Nummern zurückgeht. Mit Bezug auf das Treffen vom 9. Juli 1943 im Bundeshaus wird erklärt, dass besonders die Vertreter der Behörden dieses grosse Nummernschild zum Teil aber auch die nummerierte Banderole als zweckmässig erachtet hätten. Nun beschränken sich die Vorschläge auch auf das Kontrollschild und die Banderole.

Hier stellt sich nun wieder einmal die Frage, ob das EJPD einen zu Ende gedachten Plan hat. Bei der vorgelegten Auswahl muss ihm aus 10 Jahren Erfahrung klar sein, dass sich die Vertreter der Kantone, mangels einer wirklichen Alternative, für das Kontrollschild mit der grossen Nummer entscheiden werden, welches für das EJPD bekanntlich ein absolutes Tabu ist. D.h. man wird damit gegenüber dem Stand von 1933 keinen Schritt weitergekommen sein. Weshalb nutzt das EJPD diese Gelegenheit nicht, nun auch das inzwischen von ihm legalisierte Fahrradkennzeichen mit der kleinen Nummer, notabene eine Erfindung der Kantone, in die Vorschläge aufzunehmen? Dieses Vorgehen drängt sich doch gerade zu auf. Es scheint jedoch, dass das EJPD den Konsens überhaupt nicht sucht.

Oder trauen wir dem EJPD zu wenig zu und beim scheinbar nicht zu Ende gedachten Plan handelt es sich in Wirklichkeit um eine ausgeklügelte Taktik? Geht das EJPD einer weiteren Konfrontation mit den Kantonen bewusst aus dem Weg und lässt ganz einfach und elegant die externen Kräfte für sich wirken?

Lässt das EJPD die Kantone mit ihrer rigiden Haltung und dem dadurch vorhersehbaren Ergebnis einfach auflaufen? Das könnte durchaus sein. Denn sollten diese Schilder Eingang in eine Gesetzesrevision finden, werden die Velo-Verbände mit Sicherheit das Referendum dagegen ergreifen. Durch den zwischenzeitlichen Zusammenschluss der Radfahrerverbände und dem EJPD ist ziemlich klar, dass eine solche Vorlage an der Urne kaum Chancen haben wird. Ausserdem spielt auch die Zeit für das EJPD. Denn inzwischen ist auch klar, dass eine Revision vor Ende des Krieges kein Thema ist. Und dieses Ende ist im Oktober 1943 nicht abzusehen. – Die Geschichte wird es zeigen.

1943 BS: Wiedereinführung Kontrollschild – Bericht zu EJPD Vorschlägen

11.10.1943

Zur Vorbereitung der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren am 15. / 16. Oktober 1943 in Chur erarbeitet die Verkehrsabteilung des Polizeiinspektorats Basel-Stadt am 11. Oktober 1943 eine interne Stellungnahme zu den Vorschlägen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD. Darin wird der «Entwurf I» klar als die beste Lösung bewertet. Darin kommt man zum Schluss, dass das Kontrollschild mit der grossen Nummerierung die Kontrolle der Radfahrer auch im Stossverkehr sowie die bessere Erfassung bei Übertretungen oder Unfällen mit Fahrerflucht ermöglicht [DOKUMENT].

1943: EJPD Vorschläge Wiedereinführung Kontrollschild, Materialmangel

15. / 16.10.1943

Anlässlich der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren am 15. / 16. Oktober 1943 in Chur wird im Tätigkeitsbericht der Interkantonalen Kommission für das Motorfahrzeugwesen 1942/43, Traktandum XIII. 4 c «Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder» die gesamte Entwicklung seit September 1941 nochmals detailliert aufgerollt [DOKUMENT].

Ausgehend von der Motion Riedener (Nationalrat Josef Riedener, CVP St. Gallen) vom 12. Juni 1942, welche er am 1. April 1943 in ein Postulat umwandelt (Geschäft 42, Seite 13) [LINK], hat die Polizeiabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD den Justiz- und Polizeidirektoren vor der Konferenz, am 7. Oktober 1943 vier Vorschläge in Form von Gesetzesentwürfen zugestellt.

Interessanterweise ist Josef Riedener in seiner Rolle als Justizminister des Kantons St. Gallen auch an der Konferenz anwesend. Aus dem Referat von Fürsprech R. Plumez, Adjunkt der eidgenössischen

Polizeiabteilung erfahren wir nun, dass einer der Gründe, weshalb Riedener seine Motion in ein Postulat umwandeln liess, die Materialknappheit während des Kriegs ist:

«*Er tat dies, nachdem er mit dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Fühlung genommen hatte, wobei festgestellt worden war, dass einerseits ein Vollmachtenbeschluss in dieser Angelegenheit wohl nicht in Frage kommen könne und anderseits die Materialbeschaffung für über 1.5 Millionen ziemlich grosse Schilder gemäss Mitteilung des Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amtes in der Kriegszeit nicht möglich wäre. Herr Riedener änderte überdies sein Postulat in dem Sinne ab, dass der Bundesrat ersucht wird, die Frage der Wiedereinführung der Fahrradkontrollnummer in Erwägung zu ziehen und im Übrigen in Verbindung mit den zuständigen kantonalen Behörden und Verkehrsvereinigungen alles vorzukehren, was der zunehmenden Lockerung der Verkehrsdisziplin von Automobilisten, Radfahrern und Fussgängern zu steuern vermag, um damit die Gefahr einer katastrophalen Zunahme der Verkehrsunfälle bei wiedereinsetzendem Automobilverkehr zu begegnen. Im Namen des Bundesrates hat Bundesrat von Steiger das Postulat angenommen*.»

Nun erläutert der Adjunkt die vier Vorschläge der Polizeiabteilung des EJPD am 7. Oktober 1943 nochmals. Doch auch in seinen mündlichen Ausführungen zu den schriftlichen Vorschlägen umschifft er die Gretchenfrage bezüglich der Abmessungen der Kennzeichen sowie insbesondere deren Schriftgrösse geschickt: «*Die Dimensionen der Zeichen sowie der Buchstaben und der Zahlen müssten noch durch eingehende Versuche festgelegt werden. Wir sind davon ausgegangen, eine möglichst einfache Identifikationsmöglichkeit vorzusehen ...*»

Abschliessend stellt R. Plumez fest: «, *dass dem Ergebnis der Konferenz vom 9. Juli 1943 nach zu schliessen, eine Gesetzesvorlage über das Nummernschild bei einer Volksabstimmung zum mindesten sehr gefährdet wäre*».

Die Konferenz erteilt ihrer Verkehrskommission (interkantonale Kommission für Motorfahrzeugwesen) nun den Auftrag, Entwürfe für eine Teilrevision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zu prüfen. Dabei geht es in erster Linie um die Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschilds für Fahrräder sowie die Vereinheitlichung der Radfahrer-Haftpflichtversicherung.

Nachdem man dem EJPD bis zu seiner Kehrtwendung 1941, während 10 Jahren eine rigide und lösungsferne Haltung vorwerfen konnte, stellt sich an diesem Punkt nun die Frage, ob sich die Justiz- und Polizeidirektoren der Kantone bewusst sind, wie aussichtslos ihr Festklammern an dem bis 1932 gebräuchlichen grossen Kontrollschild, seit dem Schulterschluss zwischen EJPD und dem Schweizerischen Radfahrer- und Motorfahrerbund SRB, geworden ist. Ausserdem waren sie es, die mit ihrer schweizweiten «Widerstands-Lösung» mit der kleinen Nummerierung, in Bezug auf die Wiedereinführung der Kontrollschilder, ungewollt ein Präjudiz bzw. eine durch das EJPD inzwischen legalisierte Lösung geschaffen haben.

Abschliessend äussert sich einzig Arnold Seematter, Leiter des Polizeidepartements des Kantons Bern gegen die Wiedereinführung des Kontrollschilds mit den grossen Ziffern.

1943: Ist die Velonummer eine Urkunde?

15. / 16.10.1943

Auf Seite 92 des Protokolls der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren vom 15. und 16. Oktober 1943 in Chur werden ausserdem noch Entwürfe für eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und seiner Vollziehungsverordnung vorgestellt. Darin wird unter anderem auch

hergeleitet, dass das Fahrradkennzeichen in der vorgesehenen Form eine Urkunde im Sinne des Strafgesetzbuches ist [DOKUMENT]:

«*Art. 63 bis enthält endlich eine Strafbestimmung für die Nichteinhaltung der Vorschriften über die Kennzeichen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein Tatbestand, wonach unter Strafe gestellt wird, wer ein falsches, oder verfälschtes Kennzeichen gebraucht, nur dann seinen Platz im Gesetz hätte, wenn das Kennzeichen reines Kontrollzeichen wäre und nicht eine Urkunde im Sinne von Art. 251 und 110 des Schweizerischen Strafgesetzbuches, das heisst ein Zeichen, das bestimmt ist, eine Tatsache von rechtlicher Bedeutung zu beweisen. Nun dürften aber die vorgesehenen Kennzeichen gerade Urkunden im erwähnten Sinne sein. Sie sollen ja als Ausweis für den Abschluss der Haftpflichtversicherung und die Bezahlung der Steuern und Gebühren dienen. — In der Vollziehungsverordnung wäre ein Art. 68 bis über die Kennzeichen einzuschalten, in welchem die Anbringungsart von Schild und Banderole festzulegen wäre. Wir haben versucht, für die Anbringung eine möglichst praktische Lösung zu treffen, die den Erfordernissen der Sichtbarkeit und Lesbarkeit Rechnung trägt. Vorgesehen ist endlich ein neuer Anhang D zu der Vollziehungsverordnung, in welchem die näheren Vorschriften über Nummerierungssystem und Ausführung der Kennzeichen dargelegt wird.*»

15 Jahre später wird das Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 dazu folgendes enthalten:

Art. 97 Missbrauch von Ausweisen und Schildern

1 Wer Ausweise oder Kontrollschilder verwendet, die nicht für ihn oder sein Fahrzeug bestimmt sind,

> *wer ungültige oder entzogene Ausweise oder Kontrollschilder trotz behördlicher Aufforderung nicht abgibt,*
> *wer anderen Ausweise oder Kontrollschilder zur Verwendung überlässt, die nicht für sie oder ihre Fahrzeuge bestimmt sind,*
> *wer vorsätzlich durch unrichtige Angaben, Verschweigen erheblicher Tatsachen oder Vorlage von falschen Bescheinigungen einen Ausweis oder eine Bewilligung erschleicht, wer Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verfälscht oder falsche zur Verwendung herstellt,*
> *wer falsche oder verfälschte Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verwendet, wer sich vorsätzlich Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen widerrechtlich aneignet, um sie zu verwenden oder andern zum Gebrauch zu überlassen,*

wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

2 Die besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches finden in diesen Fällen keine Anwendung.

1944: Das "Basler-Design"

Das Basler-Design aus Aluminium, im Breitformat von 9 x 4 cm ist das einzige Fahrradkennzeichen nach 1933 ohne Relief. D.h. die Zeichen sind nicht eingepresst, sondern das Schild ist völlig flach. Die Farbe der Ziffern und der Buchstaben wird in einem speziellen Verfahren, welches der Hersteller «alumitiliert und gefärbt» nennt [DOKUMENT], eingebracht. Da der Begriff «alumitiliert» nicht zu finden ist, nehmen wir an, dass es sich dabei um das sogenannte Eloxal-Verfahren handelt, bei welchem die Farbe nicht aufgetragen, sondern in die Oberfläche des Werkstücks hinein oxidiert wird. Damit wird die Farbe unlösbar mit dem Grundwerkstoff verbunden. Ausserdem fällt das Kennzeichen durch seinen besonderen Glanz auf [BILD].

Nebst den Kantonen Basel-Land (1944-1950) und Basel-Stadt (1944-1951), welche dem Design den Namen geben, wird es auch drei Jahre lang vom Kanton Schaffhausen verwendet (1947-1949). Für das Jahr 1943 gibt es ein Vorläufermodell des Basler-Designs, welches bereits das Format von 9 x 4 cm aufweist, jedoch noch erhabene, also gepresste Zeichen hat.

Über den ab 1942 unübertroffenen Reichtum an verschiedenen Kennzeichen-Varianten im selben Jahr haben wir bereits weiter oben berichtet. Bis auf die Jahrgänge 1942 und 1943 sind all diese Varianten im Basler-Design ausgegeben worden.

1944 ZH: Schweigen, Fahrprüfung und Recycling

02.11.1944

Wie verschiedene andere legt sich auch der Kanton Zürich eine neue Fahrrad-Verordnung zu. Am 2. November 1944 beschliesst der Regierungsrat eine neue «Verordnung über den Verkehr mit Fahrrädern». Obwohl im Kanton Zürich die Fahrradkennzeichen bereits seit 1941 wieder nummeriert sind, wird diese Nummer (gegenüber der Zeit vor 1933) mit keinem Wort in der Verordnung erwähnt [DOKUMENT]. Dieses Schweigen scheint auf den ersten Blick unbegründet, da das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD in seinem Rundschreiben vom 27. November 1941 die Einführung einer kleinen Nummerierung ausdrücklich empfiehlt [DOKUMENT].

Einerseits könnte es sein, dass die Verunsicherung nach dem jahrelangen Streit um die Nummerierung noch zu gross ist, als dass man in Zürich die Nummer mit dieser Verordnung wieder offiziell machen will. Hauptsache, sie erfüllt in der Praxis ihren Zweck.

Andererseits könnte es jedoch auch darum gehen, dass die Meinungen bezüglich des Zwecks der Nummerierung zum jetzigen Zeitpunkt noch deutlich auseinandergehen. Diesen sieht das EJPD lediglich als Kennzeichen für die Versicherung und Besteuerung. Hingegen möchten die kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren damit, eher im Sinne eines Kontrollschilds, auch Unfälle aufklären und Vergehen ahnden können. Also wird die Nummer in der Verordnung möglicherweise nicht erwähnt, um einerseits einer Auseinandersetzung über den Zweck der Nummerierung aus dem Weg zu gehen und damit einen weiteren Konflikt zu vermeiden. Andererseits soll damit auch, entgegen den eigenen Zielen, kein Präjudiz geschaffen werden.

Erwähnenswert in dieser Verordnung ist die Möglichkeit einer Fahrprüfung für Fahrradfahrer: «*Ein Radfahrer kann vom Strassenverkehrsamt zur Ablegung einer Radfahrer-Prüfung verpflichtet werden, a) wenn er Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat, b) wenn seine Eignung als Radfahrer wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen in Frage steht*». Die Einführung dieser Prüfung geht ebenfalls auf die Empfehlung im Rundschreiben des EJPD vom 27. November 1941 zurück.

Ausserdem finden sich darin bemerkenswerte Recycling-Ansätze: «*Die jährliche Gebühr für den Fahrradausweis beträgt Fr. 2.–, die Gebühr für das Kennzeichen 50 Rp. Bei Rückgabe des alten Kennzeichens wird das neue unentgeltlich abgegeben.*»

1945 FL: Liechtenstein führt Fahrradkennzeichen wieder ein

20.12.1944

Totgeglaubte leben länger. Nachdem Liechtenstein die Fahrradkennzeichen 1925 eingeführt [DOKUMENT] und 1931 wieder abgeschafft hat [DOKUMENT], erhebt sich der fürstliche Velonummern-Phönix 1945 wieder aus der Asche.

Per 1. Januar 1945 führt das Fürstentum die Haftpflichtversicherung für Fahrräder ein. Speziell zu diesem Zweck wird mit klangvollem Namen die «Verordnung der fürstlichen Regierung vom 20. Dezember 1944, betreffend die Haftpflichtversicherung für Fahrräder» erlassen [DOKUMENT]. Zur Kontrolle, ob die jährliche Versicherungsprämie entrichtet wurde, erwecken unsere Nachbarn ab 1945 auch die Velonummer wieder zu neuem Leben. Das heisst auch, dass es aus Liechtenstein zwischen 1932 und 1944 keine Fahrradkennzeichen gibt [BILD]. Das Design für die neuen FL Velonummern wird vom Nachbarn St. Gallen übernommen [BILD].

In Artikel 2 der Verordnung wird bestimmt, dass ein Schweizerischer Versicherer mit der Durchführung der Haftpflichtversicherung betraut wird.

In Artikel 4 wird als Fahrradkennzeichen eine Banderole vorgesehen, welche an der linken Seite der Lenkstange anzubringen ist. Schilder mit Landeswappen und der entsprechenden Jahreszahl sind lediglich als «Ersatz» Lösung aufgeführt. In der Praxis werden in Liechtenstein nie Banderolen ausgegeben. Möglicherweise hat man von den schlechten Erfahrungen gehört, die man mit Banderolen seit 1933 in der Schweiz gemacht hat. 1945 geben von den anfänglich 12 nur noch drei Kantone Banderolen aus.

Artikel 14 regelt, dass die Haftpflichtversicherungen und damit die Fahrradkennzeichen der Schweiz auch im Fürstentum Gültigkeit haben.

Bezüglich der Strafbestimmungen bezieht sich Liechtenstein auf die Bestimmungen des Bundesgesetzes. Dabei handelt es sich um das Schweizerische Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, welches seit dem 1. Januar 1933 in Kraft ist [DOKUMENT]. Das Beispiel des Verkehrsgesetzes zeigt, dass sich das Fürstentum bei der Gestaltung seiner Gesetze nicht nur an der Schweiz orientiert, sondern in gewissen Fällen auch direkt Schweizer Gesetzgebung übernimmt.

1946: Das "Mini-Design"

Das rechteckige Mini-Design im Hochformat von 4.5 x 6.8 cm ist das kleinste auf Aluminium gepresste Fahrradkennzeichen [BILD]. Es wird 1946 vom Kanton Schwyz "erfunden" und von 11 Kantonen verwendet: Appenzell-Innerhoden 1954-1960, Appenzell-Ausserrhoden 1960, Genève 1956-1960, Glarus 1952-1960, Graubünden 1956-1960, Nidwalden 1955-1960, Obwalden 1955-1960, St. Gallen 1953-1960, Solothurn 1951-1960, Schwyz 1946-1960, Uri 1955-1960. Sämtliche Jahrgänge des Mini-Designs sind mit einer Nummerierung auf der Vorderseite versehen.

1946 SZ: Trendsetter für Graphik und Hochformat

Das vom Kanton Schwyz bereits ab 1946 verwendete Mini-Design im Hochformat dient sowohl bezüglich Hochformat wie auch hinsichtlich der graphischen Gestaltung als Vorlage für das Schweizer-

Norm-Design für alle Fahrradkennzeichen ab 1961. Die neue Raumaufteilung besteht übereinanderstehend aus zwei Buchstaben für den Kanton und dem zweistelligen Jahrgang in derselben Schriftgrösse [BILD].

1950 ZH: Die Vermessung der Design-Umstellung

27.2. / 22.12.1950

Per 1. Januar 1952 stellt der Kanton Zürich sein Fahrradkennzeichen-Design nach einem einjährigen Versuch von 8 x 4 cm quer, auf 5 x 8 cm hoch um [BILD]. Dieses Format entspricht damit bereits den Abmessungen des ab dem 1. Januar 1960 geltenden Schweizer-Norm-Designs [DOKUMENT]. Beide Jahrgänge dokumentiert das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich am 27.2.1950 bzw. am 22.12.1950 mit detaillierten Vermessungen, welche in unserer Aufnahme am linken Rand leider etwas abgeschnitten sind [DOKUMENT]. Darin wird unteranderem auch definiert, dass die Stärke des Aluminiums 1.0 mm beträgt; eine Dimension, welche in der Verordnung von 1959 nicht festgelegt werden wird.

1951: Das "Eisen-Design" (Ende)

Neuchâtel und Valais (Wallis) sind von 1937 bis 1951 (nach kurzem Unterbruch) die letzten Kantone mit Fahrradkennzeichen im Eisen-Design [BILD]. Bei diesen Letzten wird jedoch wegen den Vorschriften des 1933 in Kraft getretenen Bundesgesetz zum Strassenverkehr anstelle der Registrierungsnummer der Jahrgang in grossen Ziffern ausgestanzt. Von 1937 bis 1940 wird die Nummerierung in kleineren Zahlen diskret auf der Rückseite und ab 1941 ebenfalls mit kleinen Zahlen jedoch wieder gut sichtbar auf der Vorderseite geprägt.

Die anderen drei Kantone (Fribourg, Genève und Vaud) verlassen das klassische Eisen-Design bereits 1934.

1951: Das "Basler-Design" (Ende)

Die letzten drei Fahrradkennzeichen im Basler-Design werden 1951 vom Kanton Basel-Stadt ausgegeben [BILD]. Damit endet auch der Variantenreichtum mit speziellen Ausgaben für Velos, Velo-Anhänger und Händlerschilder, der in Basel seit 1942 gepflegt wurde.

1952: Reflektierende Velonummern

Der Kanton St. Gallen hat bereits 1945 mit einem reflektierenden Prototyp experimentiert [BILD]. Diese Art der reflektierenden Fahrradkennzeichen wird ab 1952 für unterschiedliche Dauer, von den Kantonen Aargau, Appenzell-Ausserrhoden, Appenzell-Innerrhoden, Basel-Stadt, Graubünden, Neuchâtel, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Uri, Zug und Zürich ausgegeben. Es handelt sich um Schilder mit einer grobkörnigen reflektierenden Beschichtung. Meist ist diese Beschichtung silbrig; es gibt jedoch auch gelbe, rote, blaue und grüne Versionen. St. Gallen ist auch der letzte Kanton, der diese grobkörnige Beschichtung bis 1980 benutzt [BILD].

Ab 1953 verwendet Basel-Land als erster Kanton die glatt lackierte und reflektierende Hintergrundfarbe "Tomatenrot", welche 1961 fester Bestandteil des "Schweizer-Norm-Designs" wird [BILD].

Die ausführlichste Dokumentation zur Umstellung auf reflektierende Fahrradkenneichen haben wir im Kanton Zürich gefunden. Dort beschliesst der Regierungsrat die Umstellung per 1. Januar 1952. Den Ausführungen ist zu entnehmen, dass diese, mit einer speziellen Scotchlite-Folie beschichteten Velonummern der Firma Labitzke, mit 25 Rappen pro Stück gegenüber den bisherigen Kennzeichen mit 8 Rappen pro Stück wesentlich teurer sind. Die Mehrkosten werden mit der erhöhten Verkehrs-sicherheit gerechtfertigt. Die Polizeidirektion wird ermächtigt: a) Ab 1952 reflektierende Fahrrad-Kennzeichen einzuführen; b) die Kennzeichen für das Jahr 1952 bei der Firma Güller Söhne, Hüttikon, gemäss Offerte vom 29. Dezember 1950 zu bestellen; diese Firma ist zu verpflichten, die Leuchtfolien von der Firma Labitzke, Hohlstrasse 485, Zürich 48, zu beziehen [DOKUMENT].

1952: Die Trendsetter für Abmessungen

Die Abmessungen 5 x 8 cm im Hochformat, welche erstmals 1952 von den Kantonen Basel-Stadt, Luzern, St. Gallen, Schaffhausen, Zug und Zürich verwendet werden [BILD], dienen als Vorlage für das Schweizer-Norm-Design für alle Fahrradkennzeichen ab 1961.

1952-1954: Das "Valais-Design"

Valais (Wallis) ist der einzige Kanton, der von 1952 bis 1954 ein kleines, quadratisches, 5 x 5 cm grosses, farblich in zwei Hälften aufgeteiltes Fahrradkennzeichen ausgibt. Die untere Hälfte ist reflektierend [BILD]. Sämtliche Jahrgänge des Valais-Designs sind mit einer Nummer versehen. Als wir ein Kennzeichen mit diesem ausgefallenen Design zum ersten Mal in Händen hielten, waren wir nicht sicher, ob es sich dabei wirklich um eine Velonummer handelt. Was der Grund für dieses kurze Experiment war, konnten wir leider noch nicht in Erfahrung bringen. Wissen Sie es?

1953 BL: Trendsetter für Hintergrundfarbe

Die reflektierende Hintergrundfarbe "Tomatenrot", welche erstmals 1953 vom Kanton Basel-Land verwendet wird [BILD], dient als Vorlage für das Schweizer-Norm-Design für alle Fahrradkennzeichen ab 1961.

1954: 60 Jahre Radfahrer-Karte

Spätestens ab 1894 war sie, zusammen mit dem neu erfundenen Fahrradkennzeichen, der wichtigste Gegenstand der neuen Ordnung; die Radfahrer-Karte. Seit der ersten Stunde hat sie die Funktion eines persönlichen Fahrausweises bzw. einer Fahrbewilligung, welche auch entzogen werden kann. Die Radfahrer-Karte überlebt 1933, zumindest in einigen Kantonen, das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Erst ab 1960, mit der Verordnung zum neuen Bundesgesetz wird die Karte schweizweit zum «Ausweis für Fahrräder und gleichgestellte Fahrzeuge».

Hier zeigen wir aus dem Kanton Basel-Land ein prächtiges Exemplar einer Radfahrer-Karte für das Jahr 1948 sowie den Eintrag für das Folgejahr 1949 samt dazugehörender Velonummer im Basler-Design [BILD].

1954: ATB droht mit Referendum gegen Strassenverkehrsgesetz

10. / 17.02.1954

Noch bevor der Wortlaut der Botschaft des Bundesrats zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr am 7. Juli 1955 publiziert wird [DOKUMENT] droht der Arbeiter-Touring Bund «Solidarität» ATB mit dem Referendum.

Ausgelöst wird die Drohung durch einen Leserbrief mit dem Titel «Warum keine nummerierten Kontrollschilder für die Radfahrer?» von T. Sch. in der Automobil Revue vom 10. Februar 1954. Darin wird von der «Unantastbarkeit» der Velofahrer berichtet; von jener Gruppe der Radfahrer, die den Autofahrer nach Herzenslust schikaniert. Dieses Verhalten wird darauf zurückgeführt, dass die Fahrradkennzeichen «keine leicht sichtbare Kontrollnummer» mehr haben, wie diese vor 1933 üblich war. Der Schreiber schlägt vor, diese mit dem kommenden Verkehrsgesetz wieder einzuführen. Dazu nimmt die Redaktion der Auto Revue mit einem kurzen historischen Abriss zum Thema Stellung [DOKUMENT].

Eine Woche später, am 17. Februar 1954 reagiert E. Iseli, Präsident des ATB, ebenfalls in der Automobil Revue, auf obigen Artikel. Darin versucht er, die beschriebene Situation aus Sicht der Velofahrer sachlich zu relativieren. Allerdings endet der Artikel mit einer klaren Drohung in Richtung aller Befürworter der Idee von T. Sch: «*Dabei ist es sicher, dass die Radfahrerschaft der Schweiz wie im Jahr 1927 jedes Gesetz, das die Wiedereinführung der alten Kontrollnummer für die Fahrräder vorsieht, zu Fall bringen wird*» [DOKUMENT].

Damit lässt Iseli das Gespenst einer traumatischen Niederlage auferstehen. Gleichzeitig ruft er frühzeitig und dezidiert in Erinnerung, wer damals das Zünglein an der Waage war. Gegen den ersten Versuch, ein Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr einzuführen [DOKUMENT], wurde unter Führung der Radfahrerverbände das Referendum ergriffen. Am 15. Mai 1927 wurde das Gesetz vom Volk an der Urne mit 59.9% und einer Differenz von 113'100 Stimmen [LINK] deutlich verworfen [DOKUMENT]. Eine ausführliche Analyse dieser Volksabstimmung hat Swissvotes zusammengestellt [DOKUMENT].

1954: Das "Banderolen-Design" (Ende)

Das letzte Fahrradkennzeichen im «unglücklichen» Banderolen-Design wird 1954 vom Kanton Fribourg ausgegeben [BILD]. Siehe dazu auch «1933: Das "Banderolen-Design"; eine Lösung wird zum Problem».

1954-1988: Berner Variationen

Der Kanton Bern wechselt 1954 direkt vom Banderolen-Design zum Schweizer-Norm-Design. Allerdings pflegt er dabei innerhalb der Norm als einiger Kanton die Besonderheit, dass er im selben Jahr die Fahrradkennzeichen mit unterschiedlichen Schriftarten prägt. Zwischen 1956 und 1959 in zwei und zwischen 1960 und 1988 in drei Schriftarten. Es wird vermutet, dass die unterschiedlichen Varianten auch von verschiedenen Produzenten hergestellt wurden. Ausserdem wird zwischen 1954 und 1962 jedes Jahr eine Variante mit unten abgeschrägten Ecken hergestellt. Was der Zweck dieser Sonderausgabe war, konnten wir bisher noch nicht in Erfahrung bringen. Wissen Sie mehr darüber?

1955: Botschaft zum neuen Strassenverkehrsgesetz

07.07.1955

Am 7. Juli 1955 wird im Bundesblatt die Botschaft des Bundesrats zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr publiziert [DOKUMENT]. Nachdem das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mit seiner Empfehlung vom 27. November 1941 [DOKUMENT] die kleine Nummerierung der Fahrradkennzeichen bereits legalisiert hat, soll diese Legalisierung ab dem 1. Januar 1960 nun auch in der Bundesgesetzgebung nachgezogen werden. Nach der bis hierhin geschilderten Geschichte unserer Velonummern mag der Inhalt dieses 100-seitigen Dokuments einige erstaunen, andere bestätigen. So oder so lohnt es sich, die aus Sicht unseres Gegenstands interessantesten Passagen kurz herauszuheben.

Titel «Das geltende Gesetz»

«… Trotzdem sind die bundesrätlichen Vollzugsvorschriften der tatsächlichen Entwicklung der Technik und des Verkehrs nicht auf dem Fuss gefolgt; man nahm nur die unerlässlichsten Änderungen und Ergänzungen vor. Diese Praxis wurde dadurch erleichtert, dass der Bundesrat einzelne seiner Departemente, namentlich das Justiz- und Polizeidepartement, beauftragt hatte, gewisse Details durch Verfügung im Einzelfall zu erledigen. Zur Klärung mancher anderen Frage genügte es, dass das Justiz- und Polizeidepartement seine Auffassung bekannt gab; diese, obwohl nicht rechtsverbindlich, wurde regelmässig von den kantonalen Verwaltungs- und Polizeibehörden und meistens auch von den Gerichten übernommen. Aus diesem Verfahren entstand schon bei der gemächlichen Entwicklung des Verkehrs vor dem zweiten Weltkrieg ein kasuistisches, nicht leicht überblickbares Recht.»

Dass die zur Klärung vom EJPD bekanntgegebene Auffassung von den Kantonen im Allgemeinen regelmässig übernommen wurden, können wir uns durchaus vorstellen. Allerdings wissen wir auch mit Bestimmtheit, dass die wiederholten Aufforderungen zur Einstellung der Nummerierung der Fahrradkennzeichen eine schweizweite Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung nicht ansatzweise stoppen, ganz zu schweigen in die vom EJPD gewünschte Richtung lenken konnte.

Titel «Notwendigkeit der Revision»

«Am dringendsten ist ein gesetzgeberischer Entscheid in den Punkten, in denen sich die Praxis bereits ausserhalb des bestehenden Rechts oder in Widerspruch dazu befindet. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Breite der Motorwagen; vor allem konnte seit 1950 wegen den in Frage; stehenden schweizerischen Interessen den ausländischen Gesellschaftswagen, die die bei uns gesetzlich festgelegte Höchstbreite von 2,40 m übersteigen, die Einfahrt in unser Land nicht mehr verwehrt werden.»

In Bezug auf Punkte, in denen sich die Praxis im Widerspruch zum bestehenden Recht befindet, hätten wir mit Sicherheit noch eine Ergänzung angebracht. Allerdings können wir auch nachvollziehen, dass die Wirren um die Nummerierung der Fahrradkennzeichen hier bewusst weggelassen wurden, da der Bundesrat, offenbar auch mit 27 Jahren Abstand, noch immer befürchtet, damit unerwünschte Emotionen zu provozieren.

Titel «Erläuterung der Vorlage»

«Das Fahrradkennzeichen (Abs. 1). wird mit der Neuregelung der Radfahrerversicherung (Art. 66) zu einem bundesrechtlichen Erfordernis für die Zulassung. Der Bundesrat wird Ausgestaltung und Anbringen der Kennzeichen regeln (Art. 24, Abs. 1, lit. h) und vor allem die Gültigkeitsdauer; diese ist wichtig für die Versicherung (Art. 66, Abs. 5) und zur Vermeidung von Doppelbesteuerung bei Fahr-

rädern (Art. 97, Abs. 8). Das kantonale Kennzeichen wird wie heute nur eine kleine Versicherungsnummer tragen.»

«*Das kantonale Kennzeichen wird wie heute nur eine kleine Versicherungsnummer tragen*.» Dieses «*wie heute*» kommt uns hier mit einer Selbstverständlichkeit und einer Leichtigkeit entgegen, wie es sich viele Exponenten dieses Streits über die Deutungshoheit und den erbitterten Kampf um ein paar kleine Ziffern schon vor vielen Jahren oder zumindest bereits zwischen 1932 und 1941 vom Gesetzgeber gewünscht hätten.

Titel «Haftpflicht und Versicherung; besondere Fälle»

«Die Haftpflichtversicherung der Radfahrer ist seit langem in allen Kantonen obligatorisch. Aber es bestehen von Kanton zu Kanton beträchtliche Verschiedenheiten, namentlich in der Höhe der Deckungsbeträge. Die Vereinheitlichung ist geboten im Interesse der Geschädigten und der Badfahrer, die ihren Wohnsitz in einen anderen Kanton verlegen. Die im Entwurf (Abs. 3) vorgesehenen Deckungsbeträge stellen in allen Kantonen eine Erhöhung dar, bleiben jedoch beträchtlich hinter der Deckung in der Motorfahrzeugversicherung zurück.

Die, Versicherung hat die Haftpflicht jedes Benutzers des mit dem Kennzeichen versehenen Fahrrades zu decken (Abs.2), selbst wenn das mit dem Kennzeichen versehene Fahrrad entwendet wird oder wenn das Kennzeichen dem rechtmässigen Inhaber abhandenkommt und an einem fremden Fahrrad angebracht wird. Der Versicherer hat den Rückgriff auf den eigenmächtigen Benutzer (Abs. 5).»

Nach allen Bemühungen der letzten 30 Jahre von einzelnen Kantonen und Vorschlägen der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen sowie der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren wird unter dem Titel «besondere Fälle» die Vereinheitlichung der Haftpflichtversicherung für Fahrräder per 1. Januar 1960 nun endlich doch noch kommen.

1955-1988: Aluminium in der ganzen Schweiz

Nachdem der Kanton Fribourg 1954 die letzte Spange aus Stahlblech im Banderolen-Design ausgibt, [BILD] wird ab 1955, trotz noch unterschiedlicher Formate und graphischer Gestaltung, von sämtlichen Kantonen zur Herstellung ihrer Fahrradkennzeichen ausschliesslich Aluminium verwendet.

1958-1988: Aargauer Exklusivitäten

Aargau hat von 1958 bis 1988, also auch während der Zeit des Schweizer-Norm-Designs ab 1961, als einziger Kanton Fahrradkennzeichen mit zwei gestanzten vertikalen Seitenlinien. Vermutlich ist das damit zu erklären, dass der Kanton Aargau einer jener Kantone ist, die eine ökologische und/oder ökonomische «Light-Version» ausgibt, welche mit weniger als 10 Gramm Aluminium auskommt (die meisten Kantone verwenden über 11 Gramm).

Dieses ökologische Kennzeichen ist deutlich dünner und hat dadurch den Nachteil, dass es schneller deformiert wird. Deshalb wurden diese Seitenlinien möglicherweise zur Verstärkung der Velonummern eingestanzt. Diese Innovation kennt kein anderer Kanton. Von 1981 bis 1988 hebt sich der Aargau ausserdem auch dadurch von den übrigen Kantonen ab, indem er die Initialen "AG" zusätzlich der Versicherungsnummer voranstellt [BILD]. Allerdings verstösst diese Praxis seit 1961 gegen die Bundes-Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr von 1959. Diese sieht

weder das Kürzel des Kantons am unteren Rand noch die vertikalen Seitenlinien über das gesamte Kennzeichen vor.

1958: Das zweite Strassenverkehrsgesetz

19.12.1958

Das zweite Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) wird vom Parlament am 19. Dezember 1958 beschlossen [DOKUMENT]. Es tritt grösstenteils auf den 1. Januar 1960 in Kraft. Nebst ausführlichen Bestimmungen zur erstmals obligatorischen Haftpflichtversicherung beschränkt man sich bezüglich der Fahrräder auf das absolute Minimum. Die Details sollen in den Ausführungsvorschriften zum Gesetz geregelt werden. Diese folgen am 20. November 1959.

II. Titel: Fahrzeuge und Fahrzeugführer

2. Abschnitt: Motorlose Fahrzeuge und ihre Fahrer

Art. 18 Fahrräder
1 Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein amtliches Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz. Das kantonale Kennzeichen enthält neben der Angabe des Kantons und der Gültigkeitsdauer nur eine Versicherungsnummer.
2 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger.
3 Die Kantone können Prüfungen der Fahrräder durchführen.

Art. 25 Ergänzung der Zulassungsvorschriften
…
2 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:
a. Lichter und Rückstrahler der motorlosen Strassenfahrzeuge,
b. ausländische Motorfahrzeuge und Fahrräder und ihre Führer sowie internationale Fahrzeug- und Führerausweise.
…
h. Fahrradkennzeichen,

IV. Titel Haftpflicht und Versicherung

3. Abschnitt: Besondere Fälle

Art. 70 Fahrräder
1 Radfahrer haften nach Obligationenrecht.
2 Das Fahrradkennzeichen darf nur abgegeben werden, wenn eine Versicherung besteht, welche die Haftung des Benützers des damit versehenen Fahrrades deckt. Die Versicherung hat auch die Haftpflicht der für den Benützer verantwortlichen Personen, namentlich des Familienhauptes, zu decken.
3 Die Versicherung muss die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zu folgenden Beträgen decken:
für eine verunfallte Person 50 000 Franken
für das Unfallereignis 100 000 Franken
für Sachschaden 5 000 Franken
…
5 Solange das Kennzeichen gültig ist, kann die Versicherung nicht aussetzen oder aufhören.
6 Der Versicherer hat den Rückgriff auf den eigenmächtigen Benützer des Fahrrades oder des Kennzeichens.

7 Der Artikel 65 und 66 gilt sinngemäss.

V. Titel: Strafbestimmungen

Art. 97 Missbrauch von Ausweisen und Schildern
1 Wer Ausweise oder Kontrollschilder verwendet, die nicht für ihn oder sein Fahrzeug bestimmt sind,
wer ungültige oder entzogene Ausweise oder Kontrollschilder trotz behördlicher Aufforderung nicht abgibt,
wer anderen Ausweise oder Kontrollschilder zur Verwendung überlässt, die nicht für sie oder ihre Fahrzeuge bestimmt sind,
wer vorsätzlich durch unrichtige Angaben, Verschweigen erheblicher Tatsachen oder Vorlage von falschen Bescheinigungen einen Ausweis oder eine Bewilligung erschleicht,
wer Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verfälscht oder falsche zur Verwendung herstellt,
wer falsche oder verfälschte Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verwendet,
wer sich vorsätzlich Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen widerrechtlich aneignet, um sie zu verwenden oder andern zum Gebrauch zu überlassen,
wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Nachdem 1933 mit dem "Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr" die Nummerierung der Fahrradkennzeichen offiziell abgeschafft wurde, wird diese 1960 per Bundesgesetz wieder eingeführt. Dies nachdem sämtliche Kantone in der Praxis die Nummerierung ihrer Fahrradkennzeichen entweder 1933 gar nicht ausgesetzt oder diese, entgegen dem Bundesgesetz spätestens bis 1941, wieder eingeführt haben [DOKUMENT].
- Das bisherige Kontrollschild für Fahrräder wird nun zum amtlichen Kennzeichen erhoben und erstmals auf Bundesebene «Fahrradkennzeichen» genannt.
- Klar und abschliessend wird geregelt, welche Informationen das Fahrradkennzeichen enthalten soll: Angabe des Kantons, der Gültigkeitsdauer und eine Versicherungsnummer.
- Damit wird die Nummerierung nach 27-jährigem Verbot auch im Gesetz wieder offiziell.
- Wie genau der Kanton auf dem Fahrradkennzeichen dargestellt werden soll (ausgeschrieben, Abkürzung, Kantonswappen usw.), wird noch offengelassen.
- Ebenfalls wird offengelassen, ob das Jahr der Gültigkeit mit vier oder zwei Stellen angegeben werden soll. Auch wird eine Gültigkeitsdauer von mehreren Jahren nicht ausgeschlossen.
- Ebenfalls gibt es keine Angaben über die Darstellung und die Grösse der Nummerierung.
- Hingegen wird ausdrücklich deklariert, dass die Fahrradkennzeichen der einzelnen Kantone in der ganzen Schweiz gültig sind.
- Nach einem jahrzehntelangen kantonalen Haftpflicht-Flickenteppich wird nun die Versicherung endlich auch für Radfahrer in der ganzen Schweiz mit derselben Deckung obligatorisch.
- Das Fahrradkennzeichen wird nun fest mit der obligatorischen Haftpflichtversicherung verbunden. D.h. ohne Fahrradkennzeichen keine Haftpflichtversicherung; ohne Haftpflicht-versicherung keine Verkehrszulassung. Gleichzeitig bekommt die Nummerierung der Fahrradkennzeichen erstmals einen eigenen Namen; sie wird nun, dem Zweck entsprechend «Versicherungsnummer» genannt. Bisher war lediglich die Rede von «Nummer» oder «nummeriert».
- Bezüglich der in Artikel 18, Absatz 3 erwähnten Möglichkeit einer «Prüfungen der Fahrräder» durch die Kantone wird es in der Praxis so sein, dass das Fahrrad jeweils beim Bezug des neuen Fahrradkennzeichens durch die kantonalen Ausgabestellen der Fahrradkennzeichen (meist die Polizei oder die Gemeinde) auf seine Fahrtauglichkeit hin geprüft wird; insbesondere die Bremsen und die Beleuchtung inkl. Rücklicht.

- Die weiteren Details sollen in den Ausführungsvorschriften zum Gesetz geregelt werden.
- Mit Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes wird das Regelungs-Vakuum beseitigt, welches der Gesetzgeber aus «opportunistischen und referendumspolitischen Erwägungen» ab 1933 geschaffen hat. Damit wird auch der 27 Jahre dauernde, unfruchtbare Streit über die Deutungshoheit, was das Bundesgesetz nun bezüglich der Nummerierung der Fahrradkennzeichen zulasse und was nicht, endlich beigelegt.

1959: Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen

20.11.1959

Die im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 in Aussicht gestellte Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20. November 1959 tritt, wie das Gesetz selbst, grösstenteils per 1. Januar 1960 in Kraft. Es bringt in Bezug auf die Rolle, die Verwendung und die Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen einiges an Klärung [DOKUMENT]. Insbesondere in den Anhängen 3, 4 und 5 zur Verordnung werden verschiedenste interessante Details geregelt. In Anhang 3 wird beschrieben und auch graphisch dargestellt, wie das "Schweizer-Norm-Design" aussehen soll. Dieses wird nach verschiedenen Verzögerungen 1962 bzw. ganz genau genommen sogar erst 1981 von allen Kantonen umgesetzt [BILD].

3. Teil: Haftpflichtversicherung der Fahrräder und gleichgestellter Fahrzeuge

1. Abschnitt: Fahrräder

Art. 34 Fahrradkennzeichen
1 Die kantonalen Fahrradkennzeichen werden, wenn die kantonalen Behörden keinen späteren Zeitpunkt bestimmen, erteilt vom 1. Januar des Jahres an, dessen Zahl sie tragen; sie bleiben gültig bis zum 15. Mai des folgenden Jahres.
2 Die Fahrräder der Kantone, für die keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wird (Art. 73, Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes: Fahrräder des Bundes und der Kantone sind von der Versicherungspflicht ausgenommen), werden mit ordentlichen kantonalen Fahrradkennzeichen einer besonderen vom Kanton zu bestimmenden Nummernserie versehen.
3 An den Fahrrädern des Bundes werden besondere, unbefristet gültige Kennzeichen angebracht.
4 Die Übertragung des für ein Fahrrad erteilten Kennzeichens auf ein anderes Fahrrad ist, unter Vorbehalt der Zustimmung dos berechtigten Inhabers des Kennzeichens, gestattet. Abweichende Anordnungen für die Kennzeichen der Fahrräder des Bundes und der Kantone bleiben vorbehalten.
5 Die Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen richtet sich nach Anhang 3 dieser Verordnung.

Art. 35 Versicherung
1 Die Kantone schliessen eine Kollektiv-Haftpflichtversicherung für Radfahrer ab. Radfahrerverbände können für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen. Es steht dem Radfahrer frei, sich einzeln zu versichern.
2 Die Haftpflichtversicherung für Radfahrer muss bei Versicherungsunternehmungen abgeschlossen werden, die gemäss Versicherungsaufsichtsgesetzgebung zum Betrieb der Haftpflichtversicherung in der Schweiz zugelassen sind. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement teilt den Kantonen die Liste dieser Unternehmungen und allfällige Änderungen mit.
3 Die Kollektiv-Haftpflichtversicherungsverträge der Kantone müssen die erforderlichen Bestimmungen enthalten über die in Artikel 51, Absatz 2 dieser Verordnung vorgesehene Deckung der Schäden, die durch Benützer ausländischer, nicht mit einem kantonalen Kennzeichen versehener Fahrräder auf dem Gebiet des Kantons verursacht werden.

Art. 36 Fahrradpapiere

1Wer ein Fahrradkennzeichen beziehen will, hat der kantonalen Behörde eines der folgenden Papiere, vorschriftsgemäss ausgefüllt, zu übergeben:

a. Anmeldung zur kantonalen Kollektiv-Haftpflichtversicherung gemäss Anhang 4, Buchstabe A dieser Verordnung;

b. Versicherungsnachweis auf Grund einer Einzelversicherung gemäss Anhang 4, Buchstabe B dieser Verordnung;

c. Versicherungsnachweis auf Grund einer Verbandsversicherung gemäss Anhang 4, Buchstabe C dieser Verordnung.

Die Behörde bringt auf diesen Papieren die Nummer des dem Bewerber abgegebenen Kennzeichens und das Datum der Abgabe an. Die Papiere sind von der Behörde noch wenigstens während fünf Jahren nach Ablauf der Gültigkeit des Kennzeichens aufzubewahren.

2 Der Bewerber erhält zusammen mit dem Kennzeichen einen Fahrradausweis gemäss Anhang 4, Buchstabe D dieser Verordnung, worin die Behörde die Nummer des Kennzeichens eingetragen hat. Der Bewerber hat diesen Ausweis während seiner Gültigkeitsdauer aufzubewahren.

3 Wer der kantonalen Kollektiv-Haftpflichtversicherung beitritt, erhält mit dem Kennzeichen den Text der wesentlichen Bestimmungen des Versicherungsvertrages.

4 Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann den Kantonen Ausnahmen von den vorstehenden Bestimmungen über die Anmeldung zur kantonalen Kollektivversicherung und über den Fahrradausweis gestatten, sofern triftige Gründe dies erfordern und die notwendige Kontrolle über die Erwerber und die Versicherer der Fahrradkennzeichen geführt wird.

5 Für die Fahrräder des Bundes und der Kantone sind keine Fahrradpapiere erforderlich. Die zur Abgabe von Kennzeichen für solche Fahrräder zuständigen Stellen führen die notwendigen Verzeichnisse.

8. Teil: Einführungs- und Übergangsbestimmungen

2. Abschnitt: Besondere Fälle

Art. 73 Fahrräder

1 Die Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung schweizerischer Fahrräder (Art. 70 des Strassenverkehrsgesetzes und Art. 34 bis 36 dieser Verordnung) gelten ab 1. Januar 1960 für die Fahrräder, die mit dem Kennzeichen für das Jahr 1960 versehen sind, und allgemein ab 16.Mai 1960. Die Ausgestaltung der Kennzeichen für 1960 wird von den Kantonen bestimmt.

2 Die bestehenden Kollektiv-Haftpflichtversicherungsverträge für Fahrräder sind vor der Abgabe von Fahrradkennzeichen für das Jahr 1960 den neuen Bestimmungen anzupassen.

3 Fahrradkennzeichen für 1959 bleiben gültig, solange sie nicht durch ein Kennzeichen für 1960 ersetzt werden, längstens jedoch bis zum 15.Mai 1960. Solange das Kennzeichen für 1959 gültig ist, kann der Versicherer den Anspruchsberechtigten, das Ablaufen des Haftpflicht-Versicherungsvertrages, auf Grund dessen das Kennzeichen erteilt wurde, oder das Ende der vertraglichen Versicherungsperiode, nicht entgegenhalten.

4 Die Bestimmungen über die Deckung der von ausländischen Fahrrädern verursachten Schäden (Art. 51 dieser Verordnung) treten am 16.Mai 1960 in Kraft. Soweit sie für ausländische, den Fahrrädern gleichgestellte Fahrzeuge gelten, finden sie Anwendung von dem Tage an, da diese Verordnung für gleichartige schweizerische Fahrzeuge in Kraft tritt.

Anhang 3: Kennzeichen für Fahrräder

A. Von den Kantonen abzugebende Kennzeichen

Die Kennzeichen sind 8 cm hoch und 5 cm breit. Sie sind aus Metall hergestellt und weisen einen rot reflektierenden Belag auf. Oben sind die dem Kanton für seine Kontrollschilder zugeteilten Buchstaben, darunter die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl erhaben eingepresst. Die Höhe der Buchstaben

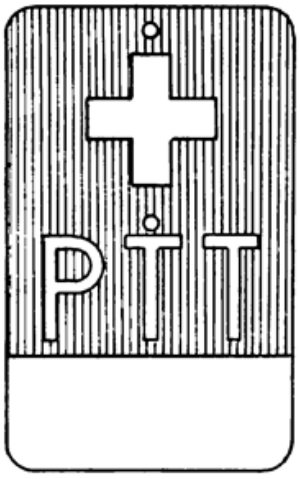
und Zahlen beträgt 2 cm, die Strichstärke 0,3 cm. Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt (Figur 1).

B. Kennzeichen für Fahrräder des Bundes

Die Kennzeichen sind 8 cm hoch und 5 cm breit. Sie sind aus Metall hergestellt. Im oberen Teil von 6 cm Höhe, der mit einem rot reflektierenden Belag versehen ist, sind ein weisses Schweizerkreuz von 2,3 cm Balkenlänge und 0,7 cm Balkendicke und darunter die in der nachfolgenden Liste vorgesehenen Buchstaben von 1,8 cm Höhe und 0,2 cm Strichstärke erhaben eingepresst. Im untern unbemalten oder hellfarbigen, nicht reflektierenden Teil von 2 cm Höhe ist entweder eine schwarze Kontrollnummer erhaben eingepresst oder eine kleine, farblose Zahl eingeprägt (Figur 2).

Die Kennzeichen werden von folgenden Amtsstellen abgegeben:
a. Vom Automobildienst der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung:
für Fahrräder der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung (Buchstaben PTT);
für Fahrräder der Regiebetriebe und von Bundesstellen, die über keine eigenen Kennzeichen verfügen (Buchstaben PR);
b. Von der Kriegsmaterialverwaltung:
für Mannschaftsräder und Korpsmaterial-Fahrräder (Buchstabe M); für Fahrräder der Militärverwaltung und der Festungswachtformationen
(Buchstaben MV);
c. Von der Eidgenössischen Oberzolldirektion:
für Fahrräder der Zollverwaltung (Buchstaben ZD)

Figur 1



Figur 2

In der Abbildung fällt auf, dass die Kennzeichen des Bundes zwei Lochungen vorsehen, während die Velonummern der Kantone gar keine Lochung aufweisen. Wir werden sehen, dass dieser bemerkenswerte Unterschied dazu führen wird, dass sich Lucifer an die Behörden wendet.

Anhang 4: Fahrradpapiere
I. Allgemeines

1. Die nachstehenden Dokumente sind 14,8 cm breit und 10,5 cm hoch (Format A 6).
2. Die Kantone bestimmen, ob die Angaben über das Fahrzeug in die Anmeldung zur Kollektivversicherung und die Versicherungsnachweise einzutragen sind oder nicht.
3. Die Adresse des Empfängers auf dem Adressenfeld ist nicht Gültigkeitserfordernis des Versicherungsnachweises; ausser oder anstelle der Anschrift können auf der Adressenseite auch an den

Empfänger gerichtete Vermerke und Mitteilungen des Versicherers bzw. des Verbandes angebracht werden, welche jedoch die Behörden nicht verpflichten und Geschädigten nicht entgegengehalten werden können.

II. Die einzelnen Fahrradpapiere

D. Fahrradausweis (Farbe rosa)

Bilder siehe [DOKUMENT]

Anhang 5: Kennzeichen und Fahrzeugpapiere für die den Fahrrädern gleichgestellten Fahrzeuge

Sieht ein Kanton, gestützt auf Artikel 38, Absatz 2 dieser Verordnung, für einzelne oder alle der den Fahrrädern gleichgestellten Fahrzeuge besondere Kennzeichen vor, so gelten die folgenden Regeln:

1. Die Kennzeichen entsprechen, soweit dieser Anhang keine Ausnahme vorsieht, den Fahrradkennzeichen.
2. Für jede einzelne der in Frage kommenden Fahrzeugarten oder für mehrere dieser Fahrzeugarten gemeinsam kann ein besonderes Kennzeichen vorgesehen werden, nicht aber mehr als eine Art von Kennzeichen für dieselbe Fahrzeugart.
3. Die besonderen Kennzeichen unterscheiden sich in ihrer Farbe; ihre Gültigkeit für die verschiedenen Fahrzeugarten kann vom Kanton gemäss folgender Tabelle festgelegt werden:

Farbe und Lichtwirkung des Kennzechens	***Das Kennzeichen ist in erster Linie bestimmt für folgende Fahrzeugarten***	***Das Kennzeichen kann zugleich für alle oder einzelne der folgenden Fahrzeugarten vorgesehen werden***
rot, reflektierend	*Fahrrad*	*Motorfahrrad Motorhandwagen landwirtschaftlicher Motoreinachser*
weiss, nicht reflektierend	*Motorfahrrad*	*Motorhandwagen landwirtschaftlicher Motoreinachser*
orange, reflektierend	*Motorhandwagen*	*landwirtschaftlicher Motoreinachser*
grün, nicht reflektierend	*landwirtschaftlicher Motoreinachser*	-

4. Kantonsbuchstaben und Jahreszahl sind in einer Farbe zu halten, die sich von der Farbe des Kennzeichens deutlich unterscheidet.
5. Die Kantone können die Anmeldekarten (vgl. Anhang 4, Ziff. 2, Buchstabe A dieser Verordnung) und die Ausweise für die Fahrzeuge (vgl. Anhang 4, Ziff. 2, Buchstabe D) hinsichtlich des Textes auf die Fahrzeuge abstimmen, für die sie gelten, und die Farbe dieser Papiere der Farbe der Kennzeichen anpassen.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Verschiedenste Aspekte des Bundesgesetzes werden nun mit der Verordnung detaillierter ausgeführt.
- Wie bereits im Gesetz bleibt es bei der Bezeichnung «Fahrradkennzeichen».
- Im Gegensatz zum Gesetz wird die Versicherungsnummer in der Verordnung, im Fahrradausweis Kennzeichen-Nr. genannt (Anhang 4).
- Die Fahrradkennzeichen tragen eine Jahreszahl.
- Die Velonummern sind ein Jahr bzw. längstens bis zum 15. Mai des Folgejahres gültig.
- Die eigenen Fahrräder der Kantone, für die keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist, werden mit ordentlichen kantonalen Fahrradkennzeichen einer besonderen vom Kanton zu bestimmenden Nummernserie versehen.
- Wer ein Fahrradkennzeichen beziehen will (Bewerber), hat der kantonalen Behörde eine Anmeldung zur kantonalen Kollektiv-Haftpflichtversicherung oder einen Versicherungsnachweis einzureichen.
- Mit ihrer günstigen Verbandsversicherung, als wichtiges Mittel zur Gewinnung neuer Mitglieder, lassen sich die Radfahrerverbände auch jetzt die Butter nicht vom Brot nehmen. Sie bleiben in Sachen Haftpflicht im Spiel: Art. 35, Absatz 1 «*Die Kantone schliessen eine Kollektiv-Haftpflichtversicherung für Radfahrer ab. Radfahrerverbände können für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen. Es steht dem Radfahrer frei, sich einzeln zu versichern*».
- Die im abgegebenen Fahrradkennzeichen eingeprägte Versicherungsnummer wird von den kantonalen Behörden sowohl in der Anmeldung bzw. dem Versicherungsnachweis zur Haftpflichtversicherung wie auch im Fahrradausweis eingetragen.
- Die Unterlagen zur Haftpflichtversicherung müssen von den Behörden während mindestens 5 Jahren nach Ablauf der Gültigkeit aufbewahrt werden. Der Fahrradausweis bleibt beim «Bewerber».
- Die Abmessungen, das Material und die graphische Ausgestaltung der Fahrradkennzeichen werden in Anhang 3 der Verordnung genau definiert. Die Kennzeichen sind 8 cm hoch und 5 cm breit. Sie sind aus Metall hergestellt und weisen einen rot reflektierenden Belag auf. Oben sind die dem Kanton für seine Kontrollschilder zugeteilten Buchstaben, darunter die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl erhaben eingepresst. Die Höhe der Buchstaben und Zahlen beträgt 2 cm, die Strichstärke 0,3 cm. Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt.
- Damit sind sämtliche Aspekte des «Schweizer-Norm-Designs» definiert.
- Nicht genau geregelt ist die Schriftfarbe. Dazu wird lediglich vorgeschrieben: «*Kantonsbuchstaben und Jahreszahl sind in einer Farbe zu halten, die sich von der Farbe des Kennzeichens deutlich unterscheidet*». [DOKUMENT].» In der Praxis führt das je nach Kanton zu einem jährlichen Turnus von bis zu vier verschiedenen Schriftfarben. Es überrascht nicht, dass der Kanton Tessin darin eine Herausforderung sieht und sich zur Schriftfarbe etwas ganz Besonderes einfallen lässt.
- Die meisten Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung schweizerischer Fahrräder (Art. 70 des Strassenverkehrsgesetzes und Art. 34 bis 36 dieser Verordnung) gelten ab 1. Januar 1960.
- Gemäss Verordnung ist die Ausgestaltung der Kennzeichen für 1960 noch von den Kantonen bestimmt. D.h. ab 1961 gilt das «Schweizer-Norm-Design» in sämtlichen Kantonen. In der Praxis dauerte die vollständige Umsetzung noch bis 1962. Ganz genau genommen werden die Bestimmungen sogar erst 1981 von sämtlichen Kantonen umgesetzt, da erst dann auch die Vorschrift bezogen auf den unteren Rand ohne Belag überall umgesetzt wird.
- Der Fahrradausweis hat 4 Seiten, ist 14,8 cm breit und 10,5 cm hoch (Format A 6).

Trotz dieser äusserst detaillierten Beschreibung der Beschaffenheit des Fahrradkennzeichens werden wir sehen, dass doch noch nicht alles geregelt ist.

1960: Lucifer und das vergessene Loch

29.04.1960

Nein, hier gleiten wir nicht ins Okkulte ab.

Obwohl die Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20. November 1959 [DOKUMENT] die Beschaffenheit des Fahrradkennzeichens bis zur Strichstärke der verschiedenen Schriften äusserst detailliert beschreibt, gibt es noch verschieden Aspekte, die noch nicht definiert sind:

- Die Kennzeichen sind aus Metall. Jedoch wird nicht vorgeschrieben aus welchem Metall sie hergestellt werden sollen. In der Praxis werden alle Kantone Velonummern aus Aluminium ausgeben.
- Zwar werden Höhe (8 cm) und Breite (5 cm) geregelt, jedoch gibt es keine Vorschriften über die Stärke des Kennzeichens. Hier gehen die Kantone unterschiedliche Wege. Einige Kantone geben massivere, andere sparsamere Alu-Velonummern aus.
- Nicht geregelt ist die Schriftfarbe der Buchstaben und Zahlen auf dem roten Belag. Sie soll sich jedoch deutlich von der Farbe des Kennzeichens unterscheiden. Ausserdem sind Kantonsbuchstaben und Jahreszahl sind in einer Farbe zu halten. Diese Regelung wird noch zu reden und was den Kanton Tessin betrifft auch zu staunen geben.
- Dann fällt auf, dass das Muster-Bild des Fahrradkennzeichens «NE 1967; Versicherungsnummer 207493» in Anhang 3 (Figur 1) im Gegensatz zum Kennzeichen für die Fahrräder des Bundes (hier PTT), keine Lochung für die Befestigung der Velonummer am Fahrrad aufweist [BILD]. Diesem Versäumnis nimmt sich nun die Firma Lucifer an.

Bei der Firma Lucifer S.A. aus Carouge handelt es sich keineswegs, wie man vermuten könnte, um einen Hersteller von Fahrradkennzeichen, sondern bei Lucifer ist der Name Programm. Der Name „Lucifer“ ist eine direkte Übersetzung des griechischen „Phosphóros“: Der „Lichtträger“ setzt sich zusammen aus lateinisch *lux* („Licht“) und *ferre* („tragen“) und ist somit eine wörtliche Entsprechung des griechischen φωσφορος *phosphoros* („lichttragend“) [Wikipedia]. Also hat sich Lucifer auf die Produktion von Lichtträgern oder genauer auf elektrische Fahrradbeleuchtung spezialisiert.

Lucifer S.A. beabsichtigt, ein Rücklicht herzustellen, auf welches das Nummernschild aufgeschraubt werden kann. Dieses Vorhaben bedingt jedoch eine Normierung der Lochung der Velonummern in sämtlichen Kantonen, da andernfalls das Kennzeichen nicht auf die Konstruktion des Rücklichts passt. Die Eidgenössische Polizeiabteilung, Unterabteilung Strassenverkehr, sieht zwar die Notwendigkeit einer solchen Normierung, hat jedoch keine Zeit, sich damit zu befassen. Deshalb empfiehlt sie Lucifer, sich direkt an die Kantone zu wenden.

Also schreibt Lucifer die Kantone am 29. April 1960 an, stellt ihnen eine genaue Skizze der vorgesehenen Norm zuhanden der verschiedenen Produzenten zu und bittet um Rückmeldung. Die Norm sieht zwei im Kennzeichen eingemittete Lochungen übereinander vor. Die obere liegt 5 mm die untere 38 mm unterhalb des oberen Randes [DOKUMENT].

Rückmeldungen der Kantone liegen uns keine vor. Jedoch ergeben unsere Nachmessungen, dass sich die von Lucifer vorgeschlagene Norm für die Lochungen in sämtlichen Kantonen sowie im Fürstentum Liechtenstein durchgesetzt hat. Damit ist eine weitere Norm-Lücke geschlossen. Allerdings findet die Normierung der Lochungen nie Eingang in ein Gesetz oder eine Verordnung.

1960 LU: Akribische Velonummern-Bestellung

24.11.1960

Am 24. November 1960 bestellt die Motorfahrzeug- und Fahrradkontrolle des Kantons Luzern die Fahrradkennzeichen für den Jahrgang 1961 [BILD]. Der Auftrag an die Firma C. Ronchetti, Eisen- und Metallbau zur Herstellung und Lieferung von 85'000 Velonummern mitsamt den dazugehörenden Ausweiskarten ist ein wunderschönes Beispiel, wie man eine umfangreiche Bestellung, inklusive deren Feinverteilung akribisch organisiert. Als Laien überrascht uns, dass für die Ausführung dieses Gross-Auftrags lediglich 3 Wochen zur Verfügung stehen [DOKUMENT].

1960: Langsam in Richtung "Schweizer-Norm-Design"

1960 verwenden erst 6 Kantone für ihre Fahrradkennzeichen das kommende Schweizer-Norm-Design: Bern, Fribourg, Neuchâtel, Schaffhausen, Vaud und Valais (Wallis). Dabei fällt auf, dass mit Ausnahme vom Kanton Genève sämtliche Westschweizer Kantone bereits im Boot sind.

Zwar haben alle Kantone inzwischen auf das Hochformat umgestellt. Gleichzeitig wird das Schweizer-Norm-Design jedoch von 19 Kantonen noch nicht umgesetzt [BILD]:

- Abweichende Abmessungen 4.5 x 6.8 cm: AI, AR, GE, GL, GR, NW, OW, SG, SO, SZ, UR
- Abweichende Abmessungen 5 x 8.5 cm: AG, TG
- Abweichende Abmessungen 5.5 x 7 cm und Jahrgang mit vier Ziffern ausgeschrieben: BL
- Abweichende Hintergrundfarbe: BS, LU, ZH
- Namen des Kantons ausgeschrieben: ZG
- Abweichende Graphische Gestaltung und Jahrgang mit vier Ziffern ausgeschrieben: TI

1960 ZG: Das Ende vom Voll-Text-Kanton

Als letzter Kanton schreibt Zug seinen Namen auf den Fahrradkennzeichen von 1953 bis 1960 voll aus [BILD].

1960: Das Ende des vierstelligen Jahrgangs

Basel-Land und Ticino sind 1960 die letzten Kantone mit Fahrradkennzeichen, auf welchen der Jahrgang voll mit vier Ziffern ausgeschrieben wird [BILD].

1960: Das "Mini-Design" (Ende)

Alle 11 Kantone, die das Mini-Design bis 1960 für ihre Fahrradkennzeichen verwenden, stellen 1961 auf das Hochformat 5 x 8 cm zum Schweizer-Norm-Design um.

1961-1967 TI: Offizielle Aktionskunst aus dem Tessin

Nonsens = regelhaft betriebene Sinnverweigerung (Wikipedia).

Der Kanton Tessin ist bezüglich der graphischen Gestaltung der Fahrradkennzeichen während vieler Jahre weitaus am kreativsten. Der Unterschied wird gemacht mit spiegelverkehrten Buchstaben [1936], ungewöhnlichen Schriftarten [1942] [1946], integrierten Abkürzungen [1947], eingebetteten Jahrgängen [1948], besonderen Anfangsbuchstaben [1951] sowie phantasievollen Raumaufteilungen und Schriften [1957-1960]. Dabei handelt es sich um wirkliche Schmuckstücke, welche durchaus künstlerischen Anspruch haben.

Offenbar aus Protest gegen die Beschneidung seiner künstlerischen Freiheit durch die Vorschriften des Bundes zur Vereinheitlichung des Designs gibt der Kanton Tessin von 1961 bis 1967 kaum lesbare und damit sinnentleerte Velonummern mit roter Schrift auf rotem Grund aus [BILD].

Dieser Nonsens verstösst klar gegen die Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20. November 1959. Denn dort regelt Anhang 5, Absatz 4: «*Kantonsbuchstaben und Jahreszahl sind in einer Farbe zu halten, die sich von der Farbe des Kennzeichens deutlich unterscheidet*». [DOKUMENT]. Dass man sich bei der Ausgestaltung dieser Verordnung hat vorstellen können, dass eine kantonale Behörde jemals auf diese einfarbige Idee kommen würde, ist doch erstaunlich. Noch erstaunlicher ist nur noch die Tatsache, dass der Kanton Tessin nun solche Fahrradkennzeichen ausgibt. Diese Provokation könnte man durchaus auch als Aktionskunst von offizieller Stelle verstehen, was für die geregelten Schweizer Verhältnisse doch ein ziemlich starkes Stück ist.

Doch obwohl die Grenze des Zulässigen bereits deutlich überschritten ist, scheint das den Offiziellen bereits im folgenden Jahr 1962 nicht mehr zu genügen.

1961-1988: Erhaben nach innen und aussen

Fahrradkennzeichen mit erhabener Prägung, d.h. mit Ziffern oder Buchstaben, welche aus dem Metall herausgepresst werden, sodass sie als Relief aus dem Metall herausragen, wurden in der Schweiz bereits kurz nach 1900 von verschiedenen Kantonen ausgegeben.

Nun schreibt die Verordnung zum neuen Bundesgesetz über den Strassenverkehr dieses Verfahren für die Velonummern vor. Die Definition der erhaben eingepressten Jahreszahl und Buchstaben wird von den Kantonen allerdings unterschiedlich umgesetzt. Zu Beginn pressen 9 Kantone die Ziffern und Buchstaben nach innen (hinein) und die restlichen nach aussen (heraus) [BILD 1961]. Bis zum letzten Jahrgang setzt sich dann jedoch in sämtlichen Kantonen die Pressung nach aussen durch [BILD 1988].

6. Die genormte Epoche 1962 – 2011

Nun sind also sowohl die Kreativität in Bezug auf die Ausgestaltung unserer Fahrradkennzeichen weitgehend abgeschafft, wie auch das Bundesgesetz mit der Praxis der Kantone wieder in Einklang gebracht.

In den nächsten 50 Jahren wird es nun im Wesentlichen um zwei Dinge gehen. In einem ersten Schritt werden die Velonummern aus Metall von der selbstklebenden Velovignette abgelöst. Damit werden auch die letzten kantonalen Eigenheiten bei der Gestaltung der Fahrradkennzeichen restlos eliminiert und damit erstmals eine schweizweit durchgängige Standardisierung erreicht (wie diese bereits 1958 beabsichtigt war). Im zweiten Schritt wird mit der Abschaffung dieser Velovignette die 120-jährige Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen definitiv abgeschlossen.

Damit sich die genormte Epoche jedoch nicht zu eng innerhalb der definierten Grenzen bewegt, wird im Süden der Schweiz der Widerstand gegen die Obrigkeit nach der Idee von Goscinny und Uderzo mobilisiert.

1962: Der letzte Schritt eines langen Weges

Die Kantone Basel-Land (5.5 x 7 cm) [BILD] und Thurgau (5 x 8.5 cm) [BILD] stellen die Fahrradkennzeichen erst 1962 auf das einheitliche Mass von 5 x 8 cm um. Dies führte dazu, dass das Schweizer-Norm-Design erst ein Jahr später, als in der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20.11.1959 vorgesehen, vollständig umgesetzt wird. Was der Grund für diese Verzögerung war, konnten wir leider noch nicht in Erfahrung bringen. Wissen Sie es?

Ganz genau genommen erfolgt der letzte Schritt sogar erst im Jahr 1981. Erst dann wird auch die Vorschrift, bezogen auf den unteren Rand ohne Belag, von sämtlichen Kantonen umgesetzt.

1962: Das "Schweizer-Norm-Design"

Mit einem Jahr Verspätung wird 1962 von allen Kantonen das Schweizer-Norm-Design für Fahrradkennzeichen umgesetzt [BILD]. Die Vorlagen dazu sind ein Gemeinschaftswerk, eine Evolution, die mehrere Kantone über eine Zeitspanne von rund 40 Jahren beeinflusst haben. Die einzelnen Komponenten des Designs sind:

- ca. 1920: Solothurn verwendet als erster Kanton ausschliesslich Aluminium als Material [BILD]
- 1946: Schwyz verwendet als erster Kanton als Format ein Rechteck im Hochformat [BILD]
- 1946: Schwyz verwendet zur graphischen Gestaltung erstmals übereinanderstehend zwei Buchstaben für den Kanton und den zweistelligen Jahrgang in derselben Schriftgrösse [BILD]
- 1952: Die Kantone Basel-Stadt, Luzern, St. Gallen, Schaffhausen, Zug und Zürich verwenden zum ersten Mal die Abmessungen 5 x 8 cm im Hochformat [BILD]
- 1953: Basel-Land verwendet als erster Kanton die glatt aufgetragene, reflektierende Hintergrundfarbe "Tomatenrot" [BILD].

Ganz genau genommen wird das Schweizer-Norm-Design in der Praxis sogar erst im Jahr 1981 von sämtlichen Kantonen umgesetzt. Zwar wird ab 1962 [BILDER] erstmals das vorgeschriebene Format

von 8 x 5 cm von allen Kantonen angewendet, doch der in der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20. November 1959, Anhang 3 [DOKUMENT] vorgeschriebene untere Rand ohne Belag wird erst im Jahr 1981 von sämtlichen Kantonen umgesetzt: «*Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt (Figur 1)*». Der Kanton St. Gallen erfüllt diese Vorschrift als letzter [BILDER 1980] / [BILDER 1981].

Wie wir sehen werden, finden die Kantone Mittel und Wege, sich innerhalb und ausserhalb der engen Grenzen des durch die Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr von 1959 definierten Schweizer-Norm-Designs, sei es auch nur in kleinsten Elementen, zu unterscheiden. Weshalb diese Unterscheidung für viele Kantone derart wichtig war, konnten wir leider noch nicht in Erfahrung bringen. Vermutlich hängt dieses Phänomen weniger mit der offiziellen Meinung der Kantone oder deren zuständigen Behörden an sich, als vielmehr mit den Haltungen und Vorstellungen der bei diesen Behörden zuständigen Personen zusammen. Wissen Sie mehr darüber?

1962-1988: Die Schriftfarben

Die Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Land und Basel-Stadt sind die einzigen, welche ab dem im Jahr 1962 umgesetzten Schweizer-Norm-Design, jährlich abwechselnd, eine von vier verschiedenen Farben für die Beschriftung ihrer Fahrradkennzeichen anbringen [BILD]. Andere Kantone verwenden drei, zwei oder immer dieselbe Schriftfarbe. Die Westschweizer Kantone, mit Ausnahme von Genève bevorzugen weisse Schrift. Ebenso die Zentral- und Ostschweiz, mit Ausnahme von Luzern und Glarus. Getreu den Farben seines Kantonswappen wechselt Zürich mit blauer und weisser Schrift ab.

Die allerersten Kantone, die es bereits vor dem «Schweizer-Norm-Design» mit der Schrift auf Rot reflektierendem Grund bunt trieben, sind Basel-Land 1954 von schwarz auf gelb [BILD], Bern 1955 von schwarz auf gelb [BILD], Luzern 1955 von weiss auf gelb [BILD] und Solothurn ebenfalls 1955 von grün auf schwarz [BILD].

1962: Die Hintergrundfarbe wird diskutiert

05.10.1962

Aus einem Protokoll vom 5. Oktober 1962, einer nicht näher bezeichneten Arbeitsgemeinschaft, geht hervor, dass der Vertreter des Kantons Luzern den Antrag stellt, die Hintergrundfarbe der Fahrradkennzeichen jedes Jahr zu wechseln, um die Kontrolle zu vereinfachen. In dieser Hinsicht gibt es jedoch keinen Spielraum, da die rote Hintergrundfarbe in der Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr ausdrücklich definiert ist [DOKUMENT]. Die Arbeitsgemeinschaft beschliesst bei der roten Grundfarbe zu bleiben, stellt es den Kantonen jedoch frei, die Farbe der Schrift zu ändern [DOKUMENT]. Damit trifft die Arbeitsgemeinschaft nur scheinbar einen Entscheid. Denn zum einen lässt die neue Verordnung die Schriftfarbe offen und zum andern alternieren bereits seit Mitte der 1950er-Jahre und auch im Jahr 1962 [BILD] mehrere Kantone auf Rot reflektierendem Grund mit der Schriftfarbe.

1962: Layout-Position von Jahr und Kanton wird Thema

30.10.1962

Am 30. Oktober 1962 diskutieren auch die Chefs der kantonalen Motorfahrzeug-Kontrollen die Hintergrundfarbe der Fahrradkennzeichen. Dabei kommen sie bezüglich der besseren Lesbarkeit der Velonummern zum selben Schluss wie bereits ihre Kollegen von der Polizei. Die Hintergrundfarbe soll Rot bleiben. Der bereits in der Praxis angewendete jährliche Wechsel der Schriftfarbe wird unterstützt.

Weitaus interessanter, ja wegweisend ist jedoch der Vorschlag von H. Pfister. Er oder sie ist der Meinung, dass das System: «*wie es z.B. der Kanton Thurgau anwendet, wo in einem Jahr die Jahreszahl unter dem Kantonszeichen und im anderen Jahr über dem Kantonszeichen angebracht wird*» besser ist als der Wechsel der Schriftfarbe [DOKUMENT].

Wie H. Pfister selbst anführt, ist die Idee des Alternierens nicht neu, doch bringt der Vorschlag die Legalisierung ein Stück näher. Denn gemäss der Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr, Anhang 3 ist klar vorgeschrieben, wo Kanton und Jahrgang ab dem 1. Januar 1961 zu stehen haben: «*Oben sind die dem Kanton für seine Kontrollschilder zugeteilten Buchstaben, darunter die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl erhaben eingepresst*.»

Die ersten Kantone, welche bereits 1960 den Jahrgang über das Kürzel des Kantons gestellt haben sind Fribourg, Luzern, Neuchâtel, Thurgau, Vaud und Valais. Gemäss der Verordnung liegt die Kompetenz für die Ausgestaltung der Kennzeichen für 1960 noch bei den Kantonen. 1961 halten sich dann alle Kantone an die vorgeschriebene Positionierung [BILD]. 1962 übertritt der Kanton Tessin die Grenze dieser Vorschrift als erster.

1962-1975 TI: Tagebuch einer Protest-Aktion mittels Verstössen

Wir erinnern uns an die «regelhaft betriebene Sinnverweigerung», welche im Tessin 1961 ihren Anfang nahm. Diese weitet sich nun zum Widerstand nach gallischem Vorbild aus. Im Gegensatz zu Asterix und seinen Freunden werden hier allerdings weder Römer noch Parlamentarier verhauen; das Ganze läuft völlig gewaltlos ab. Doch tanzen die Behörden aus dem Tessin dem Bundesgesetzgeber und dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD mit ausgeklügelten Verstoss-Aktionen und Witz während 14 Jahren ganz schön auf der Nase herum. Ein anschauliches Beispiel, wie unterdrückte Kreativität subversives Verhalten hervorrufen kann. Oder um es mit Loriot zu sagen: „Humor entsteht, wenn Ordnung durchbrochen wird."

Aus Protest gegen die Beschneidung seiner künstlerischen Freiheit durch die Vorschriften des Bundes zur Vereinheitlichung des Kennzeichen-Designs, lanciert der Kanton Tessin 1961 seine «Nonsens» Kampagne mit roter Schrift auf rotem Grund [BILD]. Nun scheint ein einzelner Verstoss gegen die Vorschriften des Bundes nicht mehr auszureichen. Die Gangart dieser «Aktionskunst von offizieller Seite» wir deutlich verschärft und man sucht zusätzliche Möglichkeiten, um seine Kreativität in den Lücken der Verordnung zu entfalten.

Bis 1960 gibt es einige Kantone, welche das Kantonskürzel und den Jahrgang jedes Jahr alternierend im oberen Teil des Kennzeichens positionieren. Dabei steht bei all diesen Kantonen in geraden Jahren einheitlich der Jahrgang in der oberen Hälfte der Velonummer; letztmals 1960 [BILDER]. Nach dem Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes [DOKUMENT] und der entsprechenden Verordnung [DOKUMENT] stellen die alternierenden Kantone diese Praxis ein. Nicht so der Kanton Tessin. Dieser

hat das Schweizer-Norm-Design [BILD] erst 1961 eingeführt und stellt nun, im Jahr 1962 erstmals das Kantonskürzel unter den Jahrgang. Damit verstösst der Kanton Tessin mit diesem «Protest-Kennzeichen» bereits in zweifacher Hinsicht gegen die Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [BILD].

Für das Jahr 1963 stellt sich dem Kanton Tessin nun ein neues Problem. Durch das inzwischen verbotene Alternieren von Jahrgang und Kantonskürzel steht dieses Jahr (nach 1962) der Kanton, wie in der Verordnung des Bundes vorgesehen, wieder oben. Die Tessiner wollen jedoch auf keinen Fall den Eindruck entstehen lassen, sie hätten in ihrem Protest nachgelassen. Da die rote Schrift auf rotem Grund bereits gegen die Vorschriften verstösst, ist ihnen diese Aktion als Protest inzwischen zu wenig deutlich. Nur eine klare weitere Übertretung scheint ihrem Anspruch noch zu genügen. Deshalb lässt man sich für die Ausgabe «1963» eine andere Form des Protestes gegen die Vorschriften des Bundes einfallen – die Versicherungsnummer. In Anhang 3 der Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr wird dazu geregelt: «*Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt*». Das ist die Lösung – die Versicherungsnummer wird kurzerhand an den oberen Rand des Kennzeichens umgesiedelt [BILD]. Damit sind nach Tessiner Vorstellungen die Anforderungen an einen unmissverständlichen Protest mittels Zuwiderhandlung wieder erfüllt.

Den «Protest mittels Verstoss» will man nun durchziehen. Mit dem Alternieren steht für das Jahr «1964» der Jahrgang wieder oben. Damit scheint die angestrebte Rechtsverletzung für dieses Jahr sichergestellt. Doch nun macht das EJPD diesem Spass einen Strich durch die Rechnung. Diese «Störung» des Protest-Plans verursacht das EJPD nicht etwa mit einer direkten Intervention im Tessin, sondern mit seinem Rundschreiben an die Kantone vom 8. Juni 1963, mit welchem das Alternieren von Kantonskürzel und Jahrgang per sofort «legalisiert» wird [DOKUMENT].

Eine Option, die in sämtlichen Kantonen entweder mit Freude aufgenommen oder einfach nur zur Kenntnis genommen wird. Einzig im Tessin stellt sich mit dem «verflüchtigten Verstoss» ein ernsthaftes Problem ein. Doch inzwischen wissen wir, dass man dort gelernt hat, die herausragende Kreativität zur Gestaltung des Designs der Velonummern erfolgreich auf die Suche nach neuen Übertretungs-Möglichkeiten umzulenken. Diese Fähigkeit kommt, nach dem ersten Schrecken, auch dieses Jahr wieder zum Tragen. Die Übertretung wird 1964 sichergestellt, indem zusätzlich zur Versicherungsnummer, welche dieses Jahr (nach 1963) wieder wie vorgeschrieben am unteren Rand platziert wird, ein zweiter «*0,8 cm hohen Streifen ohne Belag*» und ohne Inhalt, also im eigentlichen Sinne des Wortes «sinnentleert» am oberen Rand des Kennzeichens angebracht wird [BILD].

Bei der Rekonstruktion der Ereignisse waren wir an dieser Stelle irritiert. Denn auf dem Wissensstand von 1962 konnten wir für die Jahrgänge 1965 und 1968 keine Verstösse ausmachen. Vorerst hatten wir dafür keine Erklärung. Andererseits konnten wir uns bei dieser energiegeladenen Vorgeschichte schlecht vorstellen, dass die Tessiner ihren Widerstand zwischenzeitlich einfach einmal aus den Augen verloren haben. Diese Frage wird sich im folgenden Jahr klären. Wir werden sehen, dass man im Tessin ganze Arbeit leistet und wirklich nichts dem Zufall überlässt.

1963 EJPD: Position von Jahr und Kanton wird neu definiert

08.07.1963

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD greift eine am 30. Oktober 1962 von den Chefs der kantonalen Motorfahrzeug-Kontrollen vorgeschlagene Idee auf. Zur besseren Unterscheidung der einzelnen Jahrgänge auf Distanz, soll die Position des Kantonskürzels und des zweistelligen Jahrgangs jedes Jahr abgetauscht werden können [DOKUMENT]. Dieser Vorschlag

wurde inzwischen vom EJPD geprüft und für gut befunden. Mit Rundschreiben vom 8. Juli 1963 an die Kantone verfügt das EJPD diese Neuerung versuchsweise und mit Wirkung bis auf weiteres [DOKUMENT].

Bei diesem «Alternieren» handelt es sich zwar um eine «Kann-Bestimmung», jedoch ist ganz klar geregelt, wie diese Option ggf. anzuwenden ist. D.h. es ist definiert, in welchen Jahren das Kantonskürzel oben bzw. unten zu stehen hat: «*Auf den Fahrradkennzeichen können die Kantonsbuchstaben in Jahren mit ungerader Zahl unten und die Jahresziffern oben stehen*». Von dieser Möglichkeit machen 11 Kantone Gebrauch (Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Nidwalden, Obwalden, St. Gallen, Schaffhausen, Schwyz, Thurgau, Uri, Zug).

Dabei übernimmt der Kanton Thurgau eine besondere Rolle. Zum einen hat er das Alternieren, noch bevor dieses im Oktober 1962 von den Chefs der kantonalen Motorfahrzeug-Kontrollen thematisiert wurde, bereits 1960 eingeführt. Allerdings hat er 1962 wieder damit ausgesetzt, um dann 1964 bis 1988 wieder damit zu fortzufahren. Nun befindet man sich damit jedoch ausserhalb des durch die Verfügung festgelegten Takts. D.h. Kantonskürzel und Jahrgang stehen permanent an der falschen Stelle [BILDER]. Abgesehen vom Sonderfall Tessin verstösst der Thurgau damit als einziger Kanton gegen die neue Verfügung des EJPD. Weshalb bzw. mit welchem Ziel diese Abweichung gepflegt wird, ist uns nicht bekannt. Wissen Sie mehr darüber?

Noch früher als im Thurgau haben die Kantone Fribourg, Neuchâtel, Vaud und Valais damit begonnen das Jahr über den Kanton zu stellen. Dieser Versuch wurde jedoch nach den Jahren 1958 [BILDER] und 1960 [BILDER], also noch vor der Verfügung des EJPD wieder aufgegeben.

Nebst dem Alternieren von Kanton und Jahr enthält das Schreiben auch noch zwei weitere interessante Informationen, welche die Buchstaben und Zahlen betreffen. Die Verordnung regelt, dass diese «erhaben eingepresst» werden sollen. Nun wird präzisiert, dass «erhaben» auch «vertieft» sein kann. Damit trägt man der Praxis jener 9 Kantone Rechnung, welche «erhaben» bereits auch als «nach innen (hinein)» interpretieren [BILD 1961].

Nachdem die Schriftfarbe in der Verordnung bisher nicht geregelt ist (sie muss ich lediglich deutlich von der Hintergrundfarbe unterscheiden), wird nun beschrieben, dass diese möglichst weiss sein soll. Obwohl diese Definition mehr einer Bitte als einer Vorschrift gleichkommt, ist klar, dass diese vor allem in Richtung Tessin zielt, wo seit 1961 rote Schrift auf rotem Grund gepflegt wird [BILDER]. Die Bitte des EJPD wird im Tessin allerdings erst mit Wirkung im Jahr 1968 erhört, in dem man nun zur silbernen Schrift übergeht. Gleichzeitig wird damit indirekt auch die Praxis verschiedener Kantone bestätigt, welche jährlich wechselnd bereits bis zu vier verschiedene Schriftfarben verwenden (siehe 05.10.1962).

1963 TI: Klärung der Protest-Aktions-Rätsel der Jahre 1965 und 1968

Nun nochmals zurück nach «Gallien», wo wir noch zwei offene Fragen zu beantworten haben. Mit der Verfügung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD bezüglich der Positionierung von Jahr und Kanton klärt sich nun auch, weshalb die Kennzeichen der Jahre 1968 und 1965 aus dem Kanton Tessin nicht den Vorschriften entsprechen [BILDER].

Beginnen wir mit dem offensichtlicheren Jahrgang TI 1968. Hier stehen die Kantonsbuchstaben an der falschen Position. Gemäss Verfügung müssten diese beim Alternieren, für das man sich im Tessin offensichtlich entschieden hat, in Jahren mit gerader Zahl oben stehen.

Etwas kniffliger verhält es sich mit dem Jahrgang TI 1965. Ein Fall für Fortgeschrittene. Haben Sie den Verstoss entdeckt? Auf den ersten Blick handelt es sich dabei um ein ganz normales Kennzeichen, auf welchem sich Kantonskürzel, Jahrgang und Versicherungsnummer an der korrekten Stelle befinden. Die Rechtsverletzung ergibt sich hier nicht aus dem Kennzeichen selbst, sondern dieser lässt sich erst aus den vorangegangenen Ausgaben von 1961 bis 1964 ableiten, welchen wir bereits andere Verstösse zuordnen konnten. In Bezug auf das Kennzeichen 1965 belegen die Vorjahre, dass sich der Kanton Tessin für die Option des Alternierens entschieden hat. Für diesen Fall legt die Verfügung des EJPD eindeutig fest, dass im Jahr 1965 das Kantonskürzel unten stehen muss; et voilà [BILDER].

1968-1988 TI: Silberne Schrift

Ticino ist der einzige Kanton, der seine Fahrradkennzeichen mit silberner Farbe beschriftet. Erstmals 1968 und ununterbrochen von 1982 bis zur letzten Ausgabe von 1988 [BILD]; vermutlich die leise Fortsetzung des Protestes von 1961. Zuvor gab es auch in anderen Kantonen Velonummern mit silberner Schrift. Diese entstand jedoch nicht wie im Ticino mittels silberner Farbe, sondern durch das blankpolierte Aluminium [BILD].

1969: Ausführungsbestimmungen zum Strassenverkehrsgesetz

27.08.1969

Am 27. August 1969 verabschiedet der Bundesrat den «Bundesratsbeschluss über administrative Ausführungsbestimmungen zum Strassenverkehrsgesetz» [DOKUMENT] (später «Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge BAV). Im 127-seitigen Werk werden die Fahrradkennzeichen als «Versicherungskennzeichen» lediglich ein einziges Mal, in Artikel 73, Absatz 1 erwähnt:

Fahrräder müssen hinten ein Versicherungskennzeichen (VVV Art. 34) tragen, das möglichst senkrecht gut sichtbar angebracht ist.

Die Zusatzinformation gegenüber Artikel 34 der «Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr» [DOKUMENT] beschränkt sich auf die Art der Befestigung der Velonummer. Ausführlichere Bestimmungen zu den Fahrradkennzeichen wird die BAV erst 1989 mit der definitiven Umstellung auf die Velovignette erhalten.

1972: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich

Eine Übersicht des Schweizerischen Rad- und Motorfahrer Bundes SRB von 1972 zeigt, wie sich die Gebührenlandschaft der jährlichen Kosten für Fahrräder im kantonalen Vergleich gegenüber 1940 [DOKUMENT] verändert hat. Die Kosten für das Fahrradkennzeichen sind in der Spalte «Gebühr» zu finden, worin auch die Kosten für die Erstellung und Ausgabe der Radfahrerkarte sowie die Inspektion des Fahrrads enthalten sind.

Mit jährlich CHF 12.00 hat der Kanton Fribourg (bisher Platz 3) inzwischen die Spitze übernommen. Auf Platz zwei folgen mit CHF 9.50 die Kantone Uri, Appenzell Ausserrhoden und Wallis. Auf Platz 3 mit CHF 8.80 liegen die Kantone Ticino (bisher Platz 1) und Graubünden. Am günstigsten ist das Velofahren inzwischen in den Kantonen Bern (CHF 5.00), Thurgau (5.50), sowie den Kantonen Basel-Land, Basel-Stadt, Appenzell Innerrhoden und Genève mit CHF 6.00 [DOKUMENT].

Weitere Vergleiche gibt es aus den Jahren 1924 [DOKUMENT] und 1940 [DOKUMENT].

1976 TI: Protest-Aktion mittels Verstössen wird abgebrochen

Die Protestaktion mittel Verstössen gegen das Bundesgesetz bzw. deren Verordnung, welche der Kanton Tessin im Jahr 1962 lanciert hat, wird erst mit dem Fahrradkennzeichen für das Jahr 1976 abgebrochen. Die rote Schrift verschwindet bereits 1968 und nach 1975 geht sogar das Interesse an der alternierenden Anordnung von Kantonskürzel und Jahrgang verloren [BILDER]. Es ist nicht auszuschliessen, dass dieser Sinneswandel nicht mit Beschlüssen auf Ebene von Parlament oder Regierung zu tun hat, sondern einzig und alleine mit einem personellen Wechsel in der zuständigen Verwaltung; wir wissen es nicht.

Damit endet die für die Schweiz einzigartige Geschichte einer kantonalen Protestaktion mittels Umnutzung eines durch Bundesgesetz verordneten Gegenstands. Dabei wird eine nie dagewesene Reichweite erzielt. Während 14 Jahren waren im Tessin gegen 30’000 Velos mit diesen Verstoss-Kennzeichen unterwegs. Die Aktion wurde von den Velos hinausgetragen und die Botschaft bewusst oder unbewusst, freiwillig oder verordnet durch die Radfahrerinnen und Radfahrer während über 5'000 Tagen verbreitet. Das ergibt bei lediglich einem Kilometer pro Tag und Fahrrad bereits über 150'000'000 gefahrene Protest-Kilometer. Von der Aktion selbst kann man halten, was man will. Auch werfen deren Zielsetzung und Wirkung immer noch verschiedenste Fragen auf. Doch auf jeden Fall hat man damit eine Verbreitung erreicht, welche erst Jahrzehnte später mit dem Internet wieder möglich wird.

Im 27-jährigen Streit um die Nummerierung der Fahrradkennzeichen (1933-1959) war klar, um was es dabei ging. Mit der Verletzung des Bundesgesetzes, also dem Anbringen einer Nummer auf dem Kennzeichen, war damals für die durchführenden Behörden der Kantone ein klarer Nutzen verbunden. Beim Widerstand in der Südschweiz ist der Nutzen jedoch nicht ohne weiteres ersichtlich.

Wie diese ganze Aktion genau zustande kam, welche Ziele man damit wirklich verfolgt hat, welche Wirkung man sich daraus erhofft hat, wer die Akteure waren, wie und auf welcher Ebene diese Beschlüsse zustande gekommen sind, konnten wir bisher leider noch nicht in Erfahrung bringen. Auch die mit den vorhandenen Ressourcen möglichen Abklärungen durch die Mitarbeitenden des Tessiner Staatsarchiv haben dazu keine Informationen zutage gefördert. Es wäre wirklich äusserst spannend, mehr über die Hintergründe dieser kantonalen Protestaktion zu erfahren, welche man je nach Standpunkt als kreative Aktionskunst oder als Missbrauch eines durch Bundesgesetz vorgeschriebenen Gebrauchsgegenstands verstehen kann. Wissen Sie mehr drüber?

1979 JU: Der neue Kanton

06.12.1978

Am 1. Januar 1979 tritt der Jura als 26. Kanton der Eidgenossenschaft bei. Bereits am 6. Dezember 1978 erlässt l’assemblée constituante de la République et Canton du Jura (konstituierende Versammlung) die «Ordonnance concernant l'assurance en responsabilité civile des détenteurs de cycles» (Verordnung bezüglich Haftpflichtversicherung für Fahrradbesitzer). Diese Verordnung tritt bereits ein paar Tage später, mit der Kantonsgründung per 1. Januar 1979, in Kraft.

Mit Sicherheit hat der junge Kanton in den ersten Monaten seines Bestehens andere Prioritäten, als in einer Blitzaktion Fahrradkennzeichen zu prägen und auszugeben. Vermutlich wird also aus Grün-

den der Praktikabilität bereits im Laufe des Jahres 1979 als erste Velonummer der Jahrgang 1980 ausgegeben [BILD]. Oder haben Sie eine Velonummer JU 79?

Bereits 1988, ein Jahr früher als alle anderen Kantone, gibt der Kanton Jura, mit einer schweizweit einzigartigen Hybrid-Version, die erste selbstklebende Velovignette der Schweiz aus [BILD].

1981: Das Schweizer-Norm-Design wird erst jetzt vollständig umgesetzt

Ganz genau genommen wird das Schweizer-Norm-Design in der Praxis nicht mit einem Jahr Verspätung erst 1962 sondern sogar erst im Jahr 1981 von sämtlichen Kantonen umgesetzt. Zwar wird ab 1962 [BILDER] erstmals das vorgeschriebene Format von 8 x 5 cm von allen Kantonen angewendet, doch der in der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr vom 20. November 1959, Anhang 3 [DOKUMENT] vorgeschriebene untere Rand ohne Belag wird erst im Jahr 1981 von sämtlichen Kantonen umgesetzt: «*Am unteren Rand ist auf einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eine kleine, farblose Versicherungsnummer eingeprägt (Figur 1)*». Der Kanton St. Gallen erfüllt diese Vorschrift als letzter [BILDER 1980].

1984-1990: Übergang von der Velonummer zur Velovignette - Überblick

Die Abschaffung der Velonummer aus Aluminium bzw. die Umstellung auf die selbstklebende Velovignette erfolgt zwischen 1984 und 1990 in 12 Schritten. Da sich dieser Übergangs-Prozess, aus noch zu klärenden Gründen, nicht nur für uns beim Recherchieren, sondern auch damals für die meisten Beteiligten ziemlich unübersichtlich gestaltet hat, versuchen wir vor dem Eintauchen in diesen Umbruch einen kurzen Überblick der Ereignisse zu schaffen.

Das seit Einführung der ersten Velonummern 1893 immer wieder aufflackernde Thema deren Abschaffung, wird nach über 20-jähriger Ruhepause unabhängig voneinander und doch praktisch zeitgleich, sowohl von der Exekutive wie auch von der Legislative aufgegriffen. Dieser unbeabsichtigte und in der Folge unkoordinierte Schulterschluss wirbelt viel Staub auf und bringt einige tiefgreifende Entscheidungen:

1. Am 24. Februar 1984 leitet die Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA eine Abklärung zum «Verzicht auf die jährliche Abgabe und Erneuerung des Fahrradkennzeichens» ein ...
2. Am 13. Dezember 1984 wird im Nationalrat ein Postulat zur Abschaffung der Velonummer eingereicht ...
3. Am 27. August 1986 publiziert der Bundesrat die Botschaft zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Von der Velonummer keine Spur …
4. Am 22. September 1986 legt die Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA ihren internen Vorschlag «Vignette» vor ...
5. Am 24. Juni 1987 startet das EJPD die Vernehmlassung zur Einführung der Velovignette ...
6. Per 1. Januar 1988 zieht der Kanton Jura mit einem einzigartigen Hybrid-Fahrradkennzeichen die Umstellung bereits vor ...
7. Am 9. März 1988 beginnt im Bundesparlament die Beratung zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Es werden folgeschwere Beschlüsse zur Velonummer gefasst ...
8. Am 22 Juni 1988 erlässt das EJPD per Weisungen die 1989-Vignetten-Überganslösung …
9. Ab dem 1. Januar 1989 werden schweizweit Übergangs-Vignetten ausgegeben ...
10. Am 24. Mai 1989 publiziert der Bundesrat die Verordnungen für die definitive Vignette …
11. Am 6. Oktober 1989 findet im Parlament die Schlussabstimmung zum Strassenverkehrsgesetz statt. Bezogen auf die Fahrradkennzeichen ein Sturm im Wasserglas …

12. Per 1. Januar 1990 treten die Verordnungen für die definitive Einführung der Fahrrad-Vignette in Kraft. Gleichzeitig wäre die Velonummer aus Metall definitiv Geschichte – wenn da nicht noch ein letztes Überbleibsel wäre …

In nachstehenden Kapiteln werden wir jeden dieser Schritte etwas genauer beleuchten und mit Dokumenten untermauern. Auf der Zeitlinie dieser 12 Episoden ereignen sich im Zusammenhang mit unseren Velonummern allerdings auch noch einige andere bemerkenswerte Dinge; auch im Ausland.

1984: Strassenverkehrsämter prüfen Verzicht auf Fahrradkennzeichen

24.02.1984

Nach dem Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes am 1. Januar 1960 [DOKUMENT] ist es rund um die Fahrradkennzeichen merklich ruhiger geworden. Doch nun droht, aus Sicht der Velonummern, neues Ungemach.

Am 24. Februar 1984 hat die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz, Regionalgruppe Innerschweiz und Tessin, aufgrund einer Eingabe des Kantons Luzern beschlossen, bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter folgenden Antrag zum Verzicht auf die jährliche Abgabe und Erneuerung des Fahrradkennzeichens zu unterbreiten. Die VSA wird aufgefordert, dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD folgenden Antrag zur Prüfung einzureichen:

A. *Auf die jährliche Abgabe und Erneuerung der Fahrradkennzeichen ist baldmöglichst zu verzichten.*
B. *Art. 34 VVV ist aufzuheben, Art. 73 VVV ist anzupassen; Art. 70 SVG ist zu überprüfen. Jeder Halter eines Fahrrades schliesst selbst eine Haftpflichtversicherung ab. Er haftet weiterhin nach Obligationenrecht (Art. 70 SVG). Die Kantone sind Indessen verpflichtet, eine Pauschal-Haftpflichtversicherung bzw. Subsidiär-Haftpflichtversicherung abzuschliessen für Fahrräder, für die keine oder keine genügende Versicherungsdeckung besteht. Es ist aber auch denkbar, dass die Kantone eine allumfassende Pauschal-Haftpflichtversicherung für Fahrräder abschliessen.*

Aus der Aufhebung, Anpassung oder Überprüfung der oben aufgeführten Artikel aus Verordnung und Bundesgesetz geht nicht eindeutig hervor, ob die Fahrradkennzeichen gemäss dem Antrag vollständig abgeschafft, oder ob diese bestehen bleiben und lediglich nicht mehr jährlich erneuert werden sollen [DOKUMENT].

Am 29. Januar 1985 setzt der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA eine entsprechende Arbeitsgruppe mit sechs Mitgliedern ein. Einbezogen werden ausserdem die Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS, die Union Suisse, Genève, die Vaudoise Assurance, Lausanne sowie das Bundesamt für Polizei BAP. Die Gruppe macht sich am 13. Mai 1985 an die Arbeit.

1984: Abschaffung Velonummern - Nationalrat überweist Postulat

13.12.1984

Noch bevor der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA am 29. Januar 1985 eine Arbeitsgruppe «Verzicht auf jährliche Abgabe und Erneuerung Fahrradkennzeichen» einsetzt, reicht Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) am 13. Dezember 1984 ein Postulat ein, mit welchem er den Bundesrat bittet, zu prüfen, ob die Velonummern abgeschafft werden können:

84.924 - Postulat. Fahrradkennzeichen. Verzicht

Der Bundesrat wird eingeladen, eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu prüfen und vorzuschlagen mit dem Ziel, die Bestimmungen über die Fahrräder zu vereinfachen. Insbesondere soll auf das jährliche Fahrradkennzeichen gemäss Artikel 18 SVG verzichtet werden. Zu prüfen wäre gleichzeitig die Frage, ob auf das bundesrechtliche Obligatorium einer Haftpflichtversicherung für Radfahrer verzichtet werden kann.

Schüle begründet seinen Vorstoss mit vier Argumenten:

- Abbau von unnötiger und kaum kostendeckender Bürokratie.
- Förderung des umweltfreundlichen Fahrradverkehrs durch Wegfall der Gebühren.
- Verzicht auf Überversicherung durch staatliche und private Haftpflichtversicherung.
- Jährliche Einsparung von 26 Tonnen Aluminium (Umwelt- und Energiesparpostulat).

Seine schriftliche Begründung unterlegt Schüle im Nationalrat mit zwei Berechnungen:

- Einerseits versucht er aufzuzeigen, dass die für die Durchführung zuständigen Behörden mit den Einnahmen aus den Fahrradkennzeichen-Gebühren nicht kostendeckend arbeiten können: *«Diese Bundesregelung führt zu einer sehr aufwendigen Administration, die kaum kostendeckend abgewickelt werden kann. Für ein jährliches Nummernschild verlangen die Kantone heute meist zwischen 8 und 10 Franken, wovon etwa die Hälfte auf die Haftpflichtprämie entfällt. Aus den verbliebenen 4 bis 5 Franken haben die Kantone die Kosten des Aluminiumschildes und ihrer ganzen Administration zu decken.»*
- Andererseits leitet er her, wieviel Aluminium jedes Jahr für die Herstellung der Velonummern benötigt wird: *«Ein einziges Fahrradkennzeichen wiegt rund 12 Gramm. In der Schweiz werden jährlich über 26 Tonnen wertvolles Aluminium für die jährlichen Velonummern verwendet, wobei dieses energieträchtige Metall in aller Regel nicht dem Recycling zugeführt werden kann. Der Verzicht auf die jährliche Velonummer wäre damit ein konkretes, mit einer Einsparung von 26 Tonnen Aluminium pro Jahr verbundenes Umwelt- und Energiesparpostulat».*

Ausserdem schlägt er zur künftigen Identifikation verlorengegangener oder gestohlener Fahrräder vor: «*Allenfalls wäre auch denkbar, dass ein einziges, permanentes Fahrradkennzeichen abgegeben wird, so wie das bei den Fahrrädern des Bundes bereits heute der Fall ist*.»

Sein Postulat wird von 23 weiteren Nationalräten mitunterzeichnet. Am 20. Februar 1985 erklärt der Bundesrat, dass er bereit ist, das Postulat anzunehmen. In seiner Sitzung vom 22. März 1985 nimmt die grosse Kammer das Postulat an [LINK].

Überraschend an diesem Postulat ist, dass es von der FDP kommt. Seit über 80 Jahren kommen die Vorstösse zur Abschaffung der Fahrradgebühren und damit der Velonummer entweder von den Fahrradverbänden oder von Parteimitgliedern links der Mitte. Begründet wurde die Abschaffung bisher in der Regel damit, dass das Velo für die Normalbürger und ihre Mobilität das wichtigste Verkehrsmittel ist. Somit sei die Fahrradgebühr unsozial, da sie vor allem die finanziell schwächeren Haushalte belastet.

Damit laufen nun parallel zwei Initiativen zur Abschaffung der Velonummer. Auf Ebene der Legislative, mit dem Postulat Schüle, sowie auf Ebene der Exekutive durch die Abklärung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass die eine Gewalt zu diesem Zeitpunkt noch nicht viel von den Bemühungen der anderen weiss. Man darf also gespannt sein, wann und wie diese Kräfte aufeinandertreffen. Allerdings passiert vorerst einmal ziemlich lange gar nichts.

1986: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 1 – Die Botschaft

27.08.1986

Am 27. August 1986 publiziert der Bundesrat die «Botschaft über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes» [LINK]. In Kapitel 13 der Botschaft werden drei Postulate aus den Jahren 1980 (1) und 1982 (2) sowie eine Motion der Verkehrskommission des Nationalrats vom 17. Juni 1984 aufgeführt, welche in dieser Botschaft berücksichtigt werden. Das Postulat zur Abschaffung der Velonummern, welches Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) am 3. Dezember 1984 eingereicht hat, wird bei der Erarbeitung der Botschaft nicht berücksichtigt. D.h. die Fahrradkennzeichen sind nicht Gegenstand dieser Gesetzesrevision. Doch die aufgeworfenen Fragen werden weder ignoriert noch verdrängt.

Die unglückliche Konstellation ist vor allem damit zu erklären, dass das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD bereits fünf Monate zuvor, am 16. Juli 1984 den Kantonen und Verbänden einen Vorentwurf für die Teiländerung des SVG zur Stellungnahme unterbreitet hat. Dieser Vorentwurf wurde auch in der ständigen Strassenverkehrskommission besprochen, in der sämtliche am Strassenverkehr interessierten Kreise vertreten sind.

Trotz dieser plausiblen Erklärung und dem Fehlen in der Botschaft werden die Fahrradkennzeichen in der Beratung des Strassenverkehrsgesetzes sehr viel Raum einnehmen. Dazu kommt, dass sich im kommenden Monat nun auch die Exekutive offiziell mit ihrem Vorschlag der Arbeitsgruppe «Verzicht auf jährliche Abgabe und Erneuerung Fahrradkennzeichen» der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA zu Wort meldet. Es wird sich zeigen, dass diese Konstellation zusätzliche Komplexität ins Thema bringt und dass es dem Parlamentsbetrieb schwerfällt, sich darin zurechtzufinden.

1986: Velovignette Teil 1 – Vorschlag Vereinigung Strassenämter

22.09.1986

Aus dem, vorerst internen Papier «Fahrradkennzeichen», welches die Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA am 22. September 1986 verfasst, wird deutlich, dass man über das Postulat von Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) vom 13. Dezember 1984 informiert ist und dieses in ihre Abklärungen einbezogen hat.

Ausserdem erfahren wir, dass offenbar verschiedene Gemeinden bereits beschlossen haben, die Fahrradkennzeichen kostenlos abzugeben und die Kosten für die Haftpflichtversicherung zu übernehmen. Welche Gemeinden das sind, ist uns nicht bekannt. In verschiedenen Kantonen, z.B. in St. Gallen und Uri sind Motionen hängig, welche ebenfalls die Gratisabgabe der Fahrradkennzeichen fordern.

Ziele

«Anlässlich ihrer vier Sitzungen hat sich die Arbeitsgruppe mit der Problematik der Abschaffung des Fahrradkennzeichens befasst und sich dabei von folgenden Zielen leiten lassen:

- *Die Verwaltung soll sich auf hoheitliche Aufgaben beschränken.*
- *Die Lösung soll fahrrad- und umweltfreundlich sein.*
- *Die dem Fahrradhalter entstehenden Kosten sind möglichst tief zu halten.*

- *Auf eine jährliche Erneuerung des Fahrradkennzeichens ist zu verzichten (Einsparung von rund 16 t Aluminium).*
- *Am Versicherungsobligatorium ist festzuhalten.»*

Damit ist nun auch klar, dass die Velonummer in ihrer heutigen Form abgeschafft werden und an der obligatorischen Haftpflichtversicherung festgehalten werden soll.

Ausgangsdaten

- *Die Lösung darf aus zeitlichen Gründen keine Änderung des Gesetzes bedingen. Nur Anpassungen auf Verordnungsstufe sind kurzfristig möglich.*
- *Das Fahrrad muss aus Sicherheitsgründen einen nach hinten reflektierenden Ausrüstungsteil aufweisen.*
- *Es muss gegen aussen sichtbar sein, dass für das Fahrrad eine gültige Versicherung besteht.*
- *Das Versicherungskennzeichen muss für den Schadenfall einen Hinweis auf die zuständige Versicherungsgesellschaft enthalten.*
- *Die dem Radfahrer entstehenden Kosten und Umtriebe müssen als Anreiz zur vermehrten Benützung des Fahrrades tief sein.*
- *Ein weitgefächertes Verteilernetz für den Bezug des Versicherungskennzeichens muss gewährleistet sein.*

Damit wird definiert, dass es weiterhin ein Versicherungskennzeichen geben soll.

Lösungsmöglichkeiten

Zur Diskussion standen seit der Einreichung der Motion Schüle folgende Modelle:

A. *Vollständiger Verzicht auf das Fahrradkennzeichen einschliesslich Versicherungsobligatorium.*
B. *Beibehaltung der bisherigen Regelung mit Übernahme sämtlicher Kosten durch die öffentliche Hand.*
C. *Abgabe eines dauernd gültigen Kennzeichens analog der bundeseigenen Fahrräder.*
D. *Einbau der Versicherung in die allg. Privathaftpflicht-Versicherung.*
E. *Abschaffung des Fahrradkennzeichens unter Beibehaltung der Haftpflichtversicherung im Rahmen von Art. 18 Abs. 1 SVG.*

Nach der Beurteilung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten schlägt die Arbeitsgruppe dem Vorstand VSA eine Lösung vor, welche der künftigen Lösung bereits sehr nahekommt:

Vorschlag

Es wird verzichtet auf:

- *Ein amtliches Kennzeichen aus Aluminium.*
- *Einen Versicherungsantrag mit Personalien und Fahrraddaten.*
- *Das Führen von amtlichen Fahrradregistern und Statistiken.*

Beibehalten wird:

- *Der Nachweis einer abgeschlossenen Versicherung in Form einer selbstklebenden, reflektierenden Marke (Versicherungskennzeichen)*
- *Eine reflektierende Grundplatte, wenigstens im bisherigen Format des Kennzeichens für das Anbringen des Versicherungskennzeichens.*

Das Versicherungskennzeichen enthält folgende Angaben:

- *Amtliches Element (Kantonsbuchstaben).*
- *Gültigkeitsjahr (jedes Jahr eine andere Farbe).*
- *Nummer der Versicherungsgesellschaft integriert in eine fortlaufende Seriennummer.*

Das Versicherungskennzeichen Ist wie folgt erhältlich:

- *Bei den von den Kantonen bezeichneten Ausgabestellen.*
- *Bei sämtlichen Poststellen.*

Die VSA Ist zwecks Vereinheitlichung und Koordination bereit:

- *Im Auftrag der Kantone mit den PTT ein Detailverkaufsnetz für Versicherungskennzeichen aufzubauen.,*
- *Mit den Versicherungsgesellschaften ein für alle Kantone kostengünstiges Angebot auszuhandeln.*
- *Eine rationelle und wirtschaftlich günstige Beschaffung der Versicherungskennzeichen sicherzustellen.*
- *Bei einer gesamtschweizerisch einheitlichen Lösung als Koordinations- und Rechnungsstelle zu wirken.*

Die Revision des Strassengesetzes, zu welcher vor weniger als einem Monat, am 27. August 1986 die Botschaft des Bundesrats publiziert wurde [LINK], wird im Arbeitspapier mit keinem Wort erwähnt. Dies wohl deshalb, da mit der Botschaft die «Einreichungsfrist» für weitere Anliegen sozusagen abgelaufen ist. Die Arbeitsgruppe VSA versucht also aus gutem Grund, diese beiden parallellaufenden Prozesse auseinanderzuhalten. Ausserdem soll der Wechsel zur Vignette möglichst schnell vollzogen werden. Deshalb sollen die Änderungen mittels einer Verordnung gelöst werden, welche der Bundesrat erlassen kann. Würde man dazu den Gesetzesweg beschreiten, könnte dies im äussersten Fall zu einer Volksabstimmung führen. Dieser Prozess könnte Jahre in Anspruch nehmen.

Dieses von der VSA gehütete Setting erweckt bei den Parlamentariern allerdings naturgemäss den Eindruck, dass das Thema Fahrradkennzeichen an ihnen vorbeigezogen werden soll. Wir werden sehen, dass sich die Räte von dieser fremdgemachten Zweiteilung nicht beeindrucken lassen.

Den vollständigen Text des Arbeitspapiers VSA finden Sie hier [DOKUMENT].

1986: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich

22.09.1986

Im internen Papier «Fahrradkennzeichen», welches die Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA am 22. September 1986 verfasst, wird auch eine Übersicht «Gebühren der Fahrräder im kantonalen Vergleich» aufgeführt [DOKUMENT].

Verglichen mit den in unserem Archiv vorhandenen Übersichten aus den Jahren 1940 und 1972 stellt sich heraus, dass der Kanton Fribourg, wie bereits 1972, mit inzwischen CHF 16.00 immer noch auf dem (teu)ersten Platz steht. Diesen muss er sich nun allerdings mit dem Kanton Tessin teilen, welcher 1940 noch alleine an der Spitze lag. Gefolgt vom Kanton Thurgau mit CHF 14.00, welcher 1940 und 1972 noch einer der günstigsten war.

Im Kanton Thurgau scheint nun definitiv ein anderer Wind als noch 1903, bei der mehr als zögerlichen Debatte um die Einführung der Velonummern, zu blasen. Damals ging dem Regierungsrat die Einführung von Ausweiskarten und Nummernschildern für Fahrräder zu weit. Er war der Ansicht, diese fiele Schülern, Fabrikarbeitern und allen denjenigen lästig, welche sich für ihre Geschäfte täglich des Fahrrades bedienen. D.h. man wollte damals aus sozialen Überlegungen ganz auf die Erhebung von Velo-Gebühren verzichten. Hätten sich nicht rechtliche und fiskalische Probleme im Verkehr mit den angrenzenden Kantonen ergeben, wäre man damals sicher auch dabeigeblieben.

Am günstigsten ist das Velofahren inzwischen in den Kantonen Genève (CHF 7.00), Zug und Zürich (CHF 8.00), sowie den Kantonen Schwyz und Solothurn (CHF 8.50).

Vergleich 1940 [DOKUMENT] / Vergleich 1972 [DOKUMENT]

1986: Abschaffung Velonummern - Nachfrage beim Bundesrat

01.12.1986

Seitdem Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) sein Postulat «84.924 - Fahrradkennzeichen. Verzicht» eingereicht hat [LINK], sind zwei Jahre vergangen, ohne dass sich der Bundesrat dazu geäussert hätte. Nun erhält das Anliegen der FDP Unterstützung von links. Denn für Nationalrat Silvio Bircher (SP Aargau) ist die zumutbare Wartezeit nun überschritten. Am 1. Dezember 1986 richtet er sich mit einer einfachen Anfrage an den Bundesrat, der das Postulat am 20. Februar 1985 angenommen hatte. Zwar lässt er die Rubrik «Begründung» leer, doch wird aus dem Text seiner Anfrage klar, was ihn umtreibt. Er bezeichnet die Nummernschilder als Schikane für Benutzer und Verwaltung. Ausserdem wird damit die Förderung des Fahrradverkehrs beeinträchtigt. Nun möchte er vom Bundesrat wissen, bis wann der Nationalrat auf das Postulat Schüle eine Reaktion erwarten darf:

86.730 - Einfache Anfrage. Abschaffung der Velonummern [LINK]

Bundesrechtliche Vorschriften machen immer noch ein amtliches Kennzeichen für Velos nötig. Dies obwohl die Nummernschilder sowohl vom Benützer her wie auch für die Verwaltung zu einer unnötigen Schikane geworden sind. Auch von einer optimalen Förderung des Velofahrens her betrachtet bedeuten die Nummern einen Nachteil. Im Kanton Aargau konnte der Grosse Rat am 25. November 1986 auf eine entsprechende Dekretsrevision zur Abschaffung der Velogebühren nicht eintreten - obwohl er dies wollte - weil ihm die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes für ein amtliches Kennzeichen im Wege standen. Ich frage deshalb den Bundesrat an, wann er die entsprechende Gesetzesrevision vorzulegen gedenkt resp. wann dem von uns überwiesenen Postulat Schüle Nachachtung verschafft werden soll?

Anlässlich der Umfrage des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD vom 21. September 1929 hatte der Kanton Basel-Land bereits damals vorgeschlagen, die Erhebung von Gebühren für Fahrräder fallen zu lassen [DOKUMENT]. Mit der einfachen Anfrage von Nationalrat Bircher wird u.E. nun zum ersten Mal im Bundeshaus deklariert, dass ein Kanton (Aargau) offiziell bereit ist, auf die Einnahmen aus den Fahrradgebühren zu verzichten. Das war bisher tabu und ist deshalb eine wirklich völlig neue und bemerkenswerte Situation. Die Bedeutung dieser Gebühren haben wir an einem Beispiel aus dem Jahr 1931 kurz untersucht. Allerdings wären die Fahrradkennzeichen mit dem Verzicht auf die Gebühren noch nicht zwingend vom Tisch. Denn bisher dient die Velonummer den Kantonen auch zur Kontrolle, ob die Radfahrer die Prämie für die gemäss Bundesgesetz obligatorische Haftpflichtversicherung entrichtet haben.

Am 9. März 1987 antwortet der Bundesrat auf die Anfrage und informiert wie folgt:

Im Rahmen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (VSA) ist in Zusammenarbeit mit den Haftpflichtversicherern und dem Bundesamt für Polizeiwesen nach eingehenden Abklärungen ein Lösungsvorschlag ausgearbeitet worden, der den Verzicht auf ein amtliches Kennzeichen aus Aluminium vorsieht. Danach soll der Nachweis für das Bestehen der weiterhin erforderlichen Haftpflichtversicherung mittels einer selbstklebenden, reflektierenden Marke auf einer speziellen Grundplatte erbracht werden. Die Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (Ausschuss der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren) und die VSA haben kürzlich dieser Lösung, die bloss eine Änderung auf Verordnungsebene bedingt, zugestimmt. Das EJPD wird zu dieser Frage, einschliesslich des Problems der Haftpflichtversicherung für Radfahrer, voraussichtlich noch dieses Frühjahr ein Vernehmlassungsverfahren durchführen und dem Bundesrat möglichst rasch entsprechend Antrag stellen.

Einerseits informiert der Bundesrat bezüglich den Fahrradkennzeichen recht klar über den Stand der laufenden Arbeiten und über das weitere Vorgehen. Andererseits tritt er in seiner Antwort nicht direkt auf die Vorschläge, den Verzicht auf die Velonummern oder die Haftpflichtversicherung, ein. Es ist also zu erwarten, dass sowohl das jährlich zu erneuernde Fahrradkennzeichen wie auch die Haftpflichtversicherung in der in Aussicht gestellten Vernehmlassung weiterhin enthalten sein werden. Das Einzige, was sich voraussichtlich ändert, ist dass die Velonummer aus Aluminium mit einer «selbstklebenden Marke» ersetzt werden soll und damit die Velofahrer*innen künftig kleben statt schrauben werden. Da also in der Antwort des Bundesrats die von den Nationalräten Schüle und Bircher verlangten Verzichte, Abschaffungen oder Vereinfachungen (noch) nicht klar hervorgehen, dürfen wir davon ausgehen, dass die beiden Parlamentarier zumindest vorerst mit der Auskunft des Bundesrats nicht zufrieden sind. Wir bleiben am Ball, um zu sehen, wie sich die Situation weiterentwickelt.

Mit der «selbstklebenden, reflektierenden Marke», wie sie der Bundesrat in seiner Antwort nennt, wird im Bundesparlament am 9. März 1987 möglicherweise auch zum ersten Mal offiziell die spätere «Velovignette» ins Spiel gebracht. Diese wird notabene bereits per 1. Januar 1988 vom Kanton Jura in einer selbst kreierten und schweizweit einzigartigen Hybrid-Version eingeführt.

1987 FL: Postleitzahl statt Velovignette in Liechtenstein

31.12.1985 / 26.04.1988

Obwohl die Schweiz ein kleines Land ist, sind wir bekannt für lange politische Entscheidungsprozesse; ganz anders in Liechtenstein. Wie schon 1931 bei der Aufhebung von Fahrradsteuer und Fahrradkennzeichen zeigt uns das Fürstentum nochmals auf eindrückliche Art auf, wie man Kleinheit auch für äusserst effiziente Entscheidungsfindungen nutzen kann.

Während sich die Schweiz per 1. Januar 1989 auf den Wechsel zur Velovignette vorbereitet, geht man uns in Lichtenstein auf einem anderen Weg voraus. Die Umstellung findet dort bereits per 1. Januar 1987 statt. Die fürstliche Lösung freut vor allem auch die Sammler, denn im Gegensatz zur Schweiz bleiben unsere Nachbarn weiterhin bei den handfesten 8 x 5 cm grossen Schildern aus Aluminium. Doch statt der bisher üblichen Prägung mit den Buchstaben «FL» und dem zweistelligen Jahrgang ähnlich wie in der Schweiz, lässt man sich bei dieser Umstellung etwas ganz Besonderes einfallen.

In der Landtagssitzung vom 2. Mai 1985 stellt der Abgeordnete Karlheinz Oehri die Anfrage, ob zur Förderung der Velofahrer und als Beitrag zur Umweltfreundlichkeit die Kosten für die Haftpflichtversicherung durch Land und Gemeinden übernommen werden können.

Zwei Jahre später, in der Landtagssitzung vom 27. April 1987 stellt Oehri zu seiner Anfrage fest: «*In der Zwischenzeit hat sich hinsichtlich dieser Frage in unseren Gemeinden eine starke Eigendynamik entwickelt und einzelne Gemeinden übernahmen von sich aus diese Versicherungskosten für ihre Einwohner. Nach meinem Wissensstand wird das "Radtäfele", wie es im Volksmund genannt wird, nun landesweit kostenlos abgegeben*.»

Zum einen wissen wir nun, dass die Velonummern im Fürstentum «Radtäfele» genannt werden. Zum anderen erfahren wir aus der Antwort, dass die Regierung aufgrund der Anfrage an ihrer Silvester-Sitzung 1985 grundsätzlich beschlossen hat, die Situation zu überprüfen. Anschliessend wurden die Gemeinden zu einer Stellungnahme eingeladen. Aufgrund deren Ergebnisse hat die Regierung weitreichende Beschlüsse gefasst. Die von Oehri vermutete Eigendynamik der Gemeinden basiert auf diesen Beschlüssen:

- Auf die bisher jährliche technische Kontrolle der Fahrräder wird verzichtet.
- Weiterhin werden Fahrradkennzeichen abgegeben.
- Die Versicherungspflicht wird ebenfalls beibehalten.
- Die Gemeinden geben die Fahrradschilder aus.
- Diese Fahrradschilder tragen keine Jahreszahl mehr, sondern sind unbefristet gültig.
- Der Halter ist registriert und nicht das Fahrrad.
- Die neuen Fahrradschilder sind mit der Postleitzahl der ausgebenden 11 Gemeinden gekennzeichnet.
- Jedes Kennzeichen hat statt einer Kontrollnummer oder einer Versicherungsnummer eine «Halternummer», welche bei der Gemeinde zusammen mit dem Namen des Halters registriert ist.
- Bei dieser Versicherung handelt es sich um eine Pauschalversicherung.
- Die Versicherungsprämie bezahlen die Gemeinden und die Regierung je zur Hälfte.
- Die Fahrradschilder werden gratis abgegeben.
- usw.

Wann genau diese Beschlüsse gefasst wurden, geht aus dem Protokoll leider nicht hervor. Doch können wir davon ausgehen, dass die verbleibende Zeit gereicht hat, um die neu definierten Fahrrad-kennzeichen erstmals für das Jahr 1987 bereitzustellen [DOKUMENT].

Damit hat man in Liechtenstein eine Lösung gefunden, von der Velofahrer*innen in der Schweiz nur träumen können: Voll versichert, durch den Staat finanziert sowie keine jährliche Erneuerung und Montage der Velonummer mehr erforderlich.

Ausserdem erfindet das Fürstentum damit das in der Schweiz unbekannte «Postleitzahlen-Design» [BILDER], welches gegenüber der in der Schweiz per 1. Januar 1989 eingeführten selbstklebenden Velovignette deutlich mehr Stil hat. Damit findet die Schweizer Velonummer im Exil einen schönen und sympathischen Ort, an dem sie ihren wohlverdienten Lebensabend noch für einige Zeit geniessen kann.

Die entsprechende «Verordnung über Ausweise und Bewilligungen sowie Kontrollschilder und Kennzeichen im Strassenverkehr» wird dann von der Regierung am 26. April 1988 nachgereicht [DOKUMENT].

1987 EJPD: Velovignette Teil 2– Umfrage zur Einführung

24.06.1987

Einleitend sei bemerkt, dass sich bei den Rundschreiben des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD zumindest äusserlich ein gewisser Kulturwandel abzeichnet. Lautete die Anrede bis vor Kurzem noch während Jahrzehnten «Herr Präsident, Herren Regierungsräte», richten sich die Schreiben nun an «Frau Regierungsrätin, Herr Regierungsrat». Dies überrascht wenig, wenn man weiss, dass Bundesrätin Elisabeth Kopp, als erste Frau im Bundesrat, 1984 das Zepter des EJPD übernommen hat.

Mit Rundschreiben vom 24. Juni 1987 informiert das EJPD also die Regierungsrätinnen und die Regierungsräte aller Kantone über den Stand der Arbeiten rund um den «Verzicht auf Fahrrad-Kennzeichen aus Aluminium». Dabei stützt man sich im Wesentlichen auf das inzwischen ohne Änderungen offiziell verabschiedete Papier «Fahrradkennzeichen», welches die Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA am 22. September 1986 mit weiteren Fachleuten verfasst hat (im Anhang des Schreibens). Der Vorschlag wird inzwischen auch von der IKSt, einer Kommission der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren befürwortet.

Drei Aspekte werden deutlich hervorgehoben:

- Die von verschiedener Seite gewünschte Abschaffung der obligatorischen Haftpflicht-versicherung käme einem Einbruch in das heutige Rechtssystem gleich.
- Auf das Fahrrad-Kennzeichen als Nachweis einer abgeschlossenen Haftpflichtversicherung könne nicht verzichtet werden.
- Die Lösung muss schnell, also über den Verordnungsweg umgesetzt werden.

Um die Stellungnahme der Kantone abzuholen, werden am Ende des Schreibens verschiedene Fragen gestellt (Rücksendetermin 31.10.1987) [DOKUMENT].

1988 JU: Das Jura-Hybrid-Fahrradkennzeichen

An anderer Stelle dieser Geschichte haben wir sinngemäss geschrieben: «die Umstellung auf die selbstklebende Velovignette wird im Kanton Jura bereits 1988, ein Jahr vor den übrigen Kantonen, vollzogen». Diese Feststellung ist zwar korrekt aber nicht ganz vollständig.

Das Fahrradkennzeichen Jahrgang 1988 aus dem Kanton Jura ist eine schweizweit einzigartige Kreation, welche es nur während dieses einen Jahres gibt. Dabei handelt es sich um einen Hybrid, der den Übergang vom geprägten Aluminium-Kennzeichen zur selbstklebenden Vignette in sich vereint. Basis bildet eine Aluminiumplatte mit den üblichen Abmessungen, der bekannten Farbe, dem geprägten Kantonskürzel und der am unteren Rand eingestanzten Versicherungsnummer. Das Einzige was gegenüber bisher fehlt, ist der geprägte Jahrgang. Der dadurch frei gewordene Platz ist nun für eine Vignette reserviert. Diese zeigt den Jahrgang und nochmals die Versicherungsnummer [BILD].

Auf dem Bild ist gut zu erkennen, dass die Versicherungsnummer auf dem Aluminium-Schild mit jener auf der Vignette identisch ist. Wir gestehen ein, dass sich uns der tiefere Sinn dieses Konzepts und insbesondere der Clou mit der eingestanzten Versicherungsnummer bis heute nicht erschliesst. Ab dem Folgejahr 1989 stellt sich damit nämlich das Problem, dass diese beiden Versicherungsnummern identisch gehalten werden sollten. Dies kann entweder damit erreicht werden, dass jedes Jahr mit

der neuen Vignette auch ein neues Alu-Schild ausgegeben wird. Auf diesem Weg wird jedoch kein Aluminium eingespart und gleichzeitig steigen sowohl der administrative Aufwand wie auch die Materialkosten. Oder man gibt die neue Vignette im Kanton zentral an einer Stelle aus, damit die «passende Vignette» dort bereitgestellt und bezogen werden kann. Diese Lösung ist jedoch für die Velofahrer*innen, je nach Wohnort im Kanton, unzumutbar und damit auch nicht praktikabel.

Wie auch immer. Mit seiner Vignetten-Vorreiterrolle und dieser besonderen Hybrid-Übergangs-Kreation hat sich der junge Kanton auf jeden Fall ein kleines Fahrradkennzeichen-Denkmal gesetzt. Ausserdem werden sich die von uns aufgeworfenen Fragen in der Praxis nie stellen, da sie von der Geschichte eingeholt werden.

Leider haben weder das Staatsarchiv noch das Strassenverkehrsamt des Kantons Jura Unterlagen dazu gefunden, wie es zu dieser besonderen Idee gekommen ist, was darüber beraten und entschieden wurde (E-Mails 12. Juni 2023 und 17. Juli 2023). Wissen Sie, wo Unterlagen dazu zu finden sind?

1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 2 – Nationalrat (1)

09.03.1988

Bevor wir uns nun in den Nationalratssaal begeben, ist es wichtig zu verstehen, dass die beiden Ebenen, auf welchen die Diskussionen rund um das Fahrradkennzeichen laufen, nun erstmals offiziell zusammentreffen. Nachdem das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mit Rundschreiben vom 24. Juni 1987 die Kantone, auf Ebene Verordnung, zu einer «Vernehmlassung Velovignette» aufgefordert hat (Rücksendetermin 31.10.1987) [DOKUMENT], beginnt heute auf der Ebene Gesetz die Beratung der «Revision Verkehrsgesetz» im Parlament.

Wie wir bereits weiter oben gesehen haben, sieht die am 27. August 1986 publizierte «Botschaft über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes» [LINK], trotz dem Postulat zur Abschaffung der Velonummern von Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) [LINK], keinerlei Anpassungen im Bereich Fahrradkennzeichen vor; d.h. die Velonummer ist kein Thema.

Also nimmt der Nationalrat am Morgen des 9. März 1988 als Erstrat die Beratung der Änderungen zum Strassenverkehrsgesetz auf. Wie zu erwarten war, wird es nun in beiden Räten schwierig, die zwei parallellaufenden Prozesse auseinanderzuhalten (Gesetzesrevision / Anpassung Verordnung). Dies vermutlich auch deshalb, da die Parlamentarier direkt auf die Ausgestaltung des Gesetzes Einfluss nehmen können, während ihre Möglichkeiten in Bezug auf die vom EJPD vorgesehene Verordnung (Einführung Velovignette) sehr beschränkt sind. Also droht das Thema Fahrradkennzeichen auf dem Verordnungsweg am Parlament vorbeizugehen. Diesem «Risiko» wirken die Nationalräte am Nachmittag entschlossen entgegen. Sie bringen das Thema in seiner gesamten Breite in die Debatte ein. Vereinfacht gesagt stehen drei Konzepte zur Diskussion:

- Konzept Kommission Nationalrat / Bundesrat: Die Haftpflichtversicherung soll in der ganzen Schweiz beibehalten werden; die Prämien sollen weiterhin durch die Fahrradfahrer übernommen werden. Die Fahrradkennzeichen sollen für die Kantone obligatorisch beibehalten werden; die Gültigkeitsdauer bleibt ein Jahr.
- Konzept Schüle: Die Haftpflichtversicherung soll in der ganzen Schweiz beibehalten werden; die Prämien sollen weiterhin durch die Fahrradfahrer übernommen werden. Es soll jedem Kanton überlassen werden, ob er Fahrradkennzeichen ausgeben will; keine Angaben zur Gültigkeitsdauer.

- Konzept Bircher: Die Haftpflichtversicherung soll in der ganzen Schweiz beibehalten werden; die Prämien sollen durch die öffentliche Hand finanziert werden. Die Fahrradkennzeichen sollen für die Kantone obligatorisch beibehalten werden; die Gültigkeitsdauer wird freigegeben.

Nachstehend ein paar Impressionen aus der engagierten Beratung:

Nationalrat Bircher

Die Ansicht über das heutige jährliche Lösen der Velonummer ist sehr wahrscheinlich weitgehend unbestritten: es ist etwas Unsinniges, Bürokratisches; und es braucht auch enorme Mengen Aluminium - etwa 26 Tonnen -, um jährlich alle Velonummern neu zu stanzen. Man muss aber auch berücksichtigen, dass Tausende von Schalterstunden über alle Kommunen der Schweiz beansprucht werden … Wenn uns unsere Angaben nicht irregeführt haben, sind wir weltweit das einzige Land, das diese jährliche Kennzeicheneinlösung für Velos kennt.

Meines Erachtens ist es auch nötig, dass ein einmaliges amtliches Kennzeichen noch besteht. Weshalb? Einmal wegen des Versicherungsobligatoriums, damit doch eine Erfassung des Fahrrads möglich ist; und dann, was wichtiger ist, für die mögliche Identifikation bei Diebstählen.

Die jährliche Bürokratie, vor allem auch diese unsinnige Warterei, diese Beanspruchung von Gemeindepersonal, würden natürlich bestehen bleiben. Vorbildlich ist unser Nachbarland Liechtenstein. Ich möchte Ihnen dieses Beispiel zitieren. Die Liechtensteiner haben seit letztem Jahr gratis allen Velohaltern eine Dauernummer abgegeben. Der Halter ist registriert, und genau das will ja eigentlich unser Antrag. Ich zitiere auch das Beispiel des verkehrsreichsten Kantons der Schweiz. In Zürich hat eine Behördeninitiative, die von über 100 Zürcher Kantonsräten überwiesen wurde, deutlich verlangt, dass die Abgabe von Mehrjahresschildern eingeführt werde.

Nationalrat Schüle

Im März 1985 haben Sie einstimmig dem Bundesrat den Auftrag gegeben, die Velonummern abzuschaffen, einen solchen Vorschlag vorzubereiten und dabei die Versicherungsfrage zu prüfen. Leider ist nun die Velonummern-Bürokratie in dieser Revisionsvorlage des SVG nicht angegangen worden. Die Mühlen der Verwaltung mahlen nicht so schnell.

Dafür – Herr Bircher hat es erwähnt —ist letztes Jahr diese Vernehmlassung durchgeführt worden. Aus mir nicht bekannten Gründen wurde dabei Artikel 18 SVG nicht in Frage gestellt. Der Ausgangspunkt dieser Vernehmlassung war darum falsch gewählt; ob diese Velonummern-Bürokratie abgeschafft werden soll, ist doch die Frage. Verschiedene Vorstösse in Gemeinden wie Kantonen haben gezeigt, dass dies der Wunsch vieler ist. Jährlich für 2,5 Millionen Fahrräder eine Nummer -sei es ein Schild oder einen Kleber- lösen zu müssen, ist für die öffentliche Verwaltung, vor allem aber auch für die Velohalter selbst, schlicht eine Zumutung. Hier auf föderalistischem Weg eine Vereinfachung zu erreichen, ist das Ziel meines Antrages, der in Artikel 18 die Bestimmung streichen will, dass der Bund den Kantonen ein befristetes amtliches Nummernschild vorschreiben soll.

In Artikel 70 wiederum soll nur noch festgehalten sein, dass die Kantone die Fahrradhaftpflichtversicherung zu regeln und den Versicherungsschutz sicherzustellen haben. Diese Regelung überlässt es den Kantonen, wie sie die Versicherung konkret regeln wollen. Die Kantone können die Prämien wie bisher dem Halter überbinden, sie können die Prämien aber auch selbst übernehmen oder die Gemeinden damit belasten. Sie könnten aber auch die Versicherungsprämie ein einziges Mal beim

Fahrradkauf erheben. Die vorgeschlagene Regelung lässt überdies zu, dass die vorbereitete Lösung mit dem Kleber schon nächstes Jahr durchgeführt werden kann. Dieses Vorhaben des Departements kann meines Erachtens aber eben nur eine Übergangslösung sein, weil zwar das Aluminium eingespart werden kann, aber damit die Bürokratie nicht beseitigt wird.

Nationalrat Leuba

Celui qui consiste en une vignette n'est pas compliqué. Les démarches que nous avons entreprises dans ce sens auprès de l'Association des services des automobiles sont déjà très avancées. Ces vignettes pourraient être acquises comme des timbres-poste, dans tous les bureaux de poste de Suisse. Cela serait vraiment très simple. C'est la raison pour laquelle il me paraît prématuré de statuer sur cette question. Mme la conseillère fédérale pourra certainement dire quand le projet sera prêt, nous espérons que ce sera très prochainement. Je souhaite que vous vous ralliiez à la position de la majorité de la commission, et que, dans un délai de six mois peutêtre, le Département fédéral de justice et police puisse nous présenter un projet clair permettant de régler cette question, sans improvisation.

Basler, Berichterstatter

Wir führten in der Kommission eine ausgedehnte Aussprache über die Nummernschilder unserer Velos. Wir waren uns einig, dass der bisherige Zustand nicht fortdauern darf. Wer nämlich Beispiele dafür sammelt, dass der administrative Aufwand für etwas grösser ist als die Gebühr, die man erhalten kann, für den sind Velonummern ein Prachtstück - es gibt sie sonst nirgends auf der Welt mehr. Wir haben bei der Herabsetzung der Arbeitszeit am Montag von den Stundenansätzen in der Schweiz gehört. Im Durchschnitt sind es 60 Franken, pro Minute also 1 Franken. Auf der Gemeinderatskanzlei müssen für jede Nummer Ausweise und Formulare ausgefüllt und abgerechnet werden, was am Ende der Buchungskette die 3 bis höchstens 8 Franken doch übersteigt! Auch der Bürger selbst braucht dann noch ein Mehrfaches an Zeit - diese ist auch Geld -, bis er wegen der Velonummer auf der Kanzlei und zurück ist; dann beginnt noch die Suche nach dem Schraubenzieher!

Bundesrätin Elisabeth Kopp, Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD

Wir sind uns in diesem Saale alle einig, dass der gegenwärtige Zustand unbefriedigend ist. Es wird zu Recht kritisiert, dass er bürokratisch sei. Vom Umweltschutzgedanken her ist es unsinnig, jährlich so und so viele Tonnen Aluminium für Schilder zu verwenden. Das Postulat Schüle hat den Anlass gegeben, dass sich das Bundesamt für Polizeiwesen mit dieser Frage auseinandergesetzt und eine Lösung ausgearbeitet hat, die in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen ist. Sie besteht darin, dass das Aluminium durch einen einfachen Kleber ersetzt wird, der nicht bei der Gemeindeverwaltung gelöst werden muss, sondern auf einfachste Art und Weise bei jeder Poststelle eingelöst werden kann.

In der zum Thema «obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung, Verzicht auf das Fahrradkennzeichen aus Aluminium» im letzten Jahr durchgeführten Vernehmlassung haben sich die Befragten fast einhellig für die Beibehaltung der obligatorischen Fahrrad-Haftpflichtversicherung ausgesprochen. In der erwähnten Vernehmlassung haben sich 18 Kantone sowie die ganz klare Mehrheit der interessierten Verbände und Parteien dafür ausgesprochen, dass die Versicherungsprämien weiterhin dem Halter auferlegt werden, und zwar weil das Gegenteil einen Verstoss gegen das Verursacherprinzip darstellen würde.

Ich glaube, dass mit der vorgesehenen Regelung – mit einem einfachen Kleber, der an jeder Poststelle bezogen werden kann - die Probleme gelöst werden. Vor allem hat diese Regelung auch den Vorteil, dass sie bereits auf das Jahr 1989 in Kraft gesetzt werden kann, währenddem wir weitere Jahre verlieren, wenn Sie dem Antrag von Herrn Schüle zustimmen.

In der abschliessenden Abstimmung obsiegen die Anträge Schüle mit 80 Stimmen über die Anträge der Mehrheit mit 54 Stimmen. Das Geschäft geht nun an den Ständerat.

Mit diesem vorläufigen Entscheid sind die Parlamentarier voll auf die Verordnungs-Bremse gestanden und schaffen damit für den weiteren Entscheidungsprozess eine völlig neue Ausgangslage. Ein Etappensieg für den Nationalrat. Allerdings lassen sich Bundesrätin Kopp und ihr EJPD dadurch nicht einschüchtern. Frau Kopp hält an ihrem Ziel fest und wird schon in den kommenden Tagen einen radikalen Strategiewechsel vornehmen.

Folgende Erkenntnisse nehmen wir aus der Debatte mit:

- In Zürich hat eine Behördeninitiative, die von über 100 Zürcher Kantonsräten überwiesen wurde, deutlich verlangt, dass die Abgabe von Mehrjahresschildern eingeführt werde.
- Die Vernehmlassung vom 24. Juni 1987 zum Vorschlag «Velovignette» des EJPD ist auf breite Zustimmung gestossen.
- Die Velovignette soll nach Vorstellungen von Bundesrätin Kopp auf dem Verordnungsweg bereits per 1. Januar 1989 eingeführt werden.

Die vollständige Debatte zum Thema Velonummern am Nachmittag finden Sie hier [LINK].

1988 EJPD: Velovignette Teil 3 - Weisungen zur Einführung per 1.1.1989

22.06.1988

Entgegen dem von der Botschaft abgesteckten Rahmen hat sich der Nationalrat am 9. März 1988 anlässlich der Revision des Strassenverkehrsgesetzes in die Debatte zum Thema Fahrradkennzeichen nicht nur eingemischt, sondern gegen den Willen des Bundesrats hat er auch gleich noch Beschlüsse dazu gefasst. Diese sehen auch Änderungen der Kompetenzregelungen zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Haftpflichtversicherung vor. Die vorläufigen Beschlüsse blockieren nun die Lösung über den Verordnungsweg, da die Festlegung der Kompetenzen im Gesetz geregelt werden muss.

Da die Beratung im Parlament noch nicht abgeschlossen ist, ausserdem wegen der vorgesehenen Erhöhung der Lastwagenbreite bereits das Referendum gegen die Gesetzesrevision angedroht wurde und sich demzufolge am Horizont auch noch eine Volksabstimmung abzeichnet, könnte dieser Prozess noch ziemlich lange dauern. Um bei der Umsetzung des Konzepts «Vignette» keine Zeit zu verlieren, zaubern Bundesrätin Elisabeth Kopp und das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD nun den Plan B aus dem Ärmel.

Am 22. Juni 1988 erlässt das EJPD kurzerhand die «Weisungen über das Fahrradkennzeichen für das Jahr 1989». Im Schreiben an die für den Strassenverkehr zuständigen Direktionen der Kantone schreibt das EJPD dazu: «*Wir beabsichtigen daher, dem Bundesrat noch dieses Jahr eine Verordnungsänderung zum Beschluss vorzulegen, welche die Verwirklichung des VSA-Modells auf den 1.1.1990 zum Gegenstand hat*».

Die Vignette kann per Verordnung also erst ein Jahr später eingeführt werden, als es bei der Erstberatung im Nationalrat am 9. März 1988 noch geplant war. Um das Ziel trotzdem zu erreichen, die Vignette bereits per 1. Januar 1989 einzuführen, erlässt das EJPD folgende Übergangslösung:

Daher erlassen wir, in Abweichung von Anhang 3 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV), gestützt auf Art. 76a folgende Weisungen:

> *1. Die kantonalen Behörden geben für 1989 als Fahrradkennzeichen eine Grundplatte und eine Vignette gemäss Beilage ab.*
> *2. Die kantonalen Behörden sorgen in geeigneter Weise dafür, dass die Vignette gemäss Skizze in der Beilage aufgeklebt wird.*
> *3. Diese Weisungen treten sofort in Kraft.*

Mit diesem Griff in die Trickkiste hat das EJPD die erste schweizweite Velovignette taktisch am Parlament vorbei besiegelt. Damit jedoch klar ist, dass auch mit diesem Schachzug juristisch und bezüglich Verfahren alles korrekt abläuft, wird betont: «*Der spätere Entscheid des Bundesrates über die Verwirklichung des VSA-Modells wird dadurch nicht präjudiziert, denn auch die Gültigkeitsdauer dieses Kennzeichens beträgt - nach Massgabe der geltenden Regelung - lediglich ein Jahr, und über dessen allfällige Weiterverwendung als Grundplatte wird erst der Bundesrat beim Beschluss über die entsprechende Verordnungsänderung befinden.*» Trotz allen noch offenen Verfahrensoptionen hat Frau Kopp mit ihrem Plan B in der Praxis derart harte Fakten geschaffen, anhand welcher eine Rückkehr zum Aluminium-Kennzeichen ausgeschlossen werden kann.

Die vollständigen Weisungen samt Kommentar des EJPD sowie einer Skizze des Übergang-Designs 1989 gemäss Weisungen finden Sie hier [DOKUMENT].

1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 3 – Ständerat (1)

27.09.1988

Am 27. September 1988 findet die Beratung im Ständerat statt [LINK]. Er kommt zu einem ganz anderen Ergebnis als der Nationalrat. Auch hierzu ein paar Impressionen:

Ständerat Ducret

Or, cela coûte cher en frais d'administration. Ce ne sont pas des frais d'administration fédéraux, mais dans mon canton nous engageons, chaque printemps, trois ou quatre caissiers supplémentaires pour la vente de 75 000 plaques de vélo. Economiquement, ce n'est pas très grave de dépenser une somme de l'ordre de 200 000 francs, comme nous le faisons, mais ce qui plus grave c'est que les 2 450 362 cyclistes doivent se rendre chaque année dans un bureau pour acheter une vignette.

A notre époque, où tout le monde parle d'écologie, posée: on leur demandait de choisir entre la vignette ou la plaque, on ne leur a pas proposé la solution, à savoir la suppression de tout signe distinctif, comme c'est l'usage en France, en Allemagne, en Italie ou aux Etats-Unis. Allons-nous être, à nouveau, le dernier pays au monde à imposer aux bicyclettes une plaque qui est ridicule, qui souvent disparaît et qui est tout à fait inutile.

Je demande par conséquent au Conseil des Etats de revenir sur la décision de la commission, que je considère comme mauvaise. Je vous demande de vous rallier au Conseil national qui avait eu la

sagesse, la volonté et l'excellente idée, par l'intermédiaire de M. Schüle, de proposer la suppression de tout signe distinctif. Les autres réglementations concernant les cycles demeurent.

Lauber, Berichterstatter

Der Nationalrat hat beschlossen, die Kompetenz zur Kennzeichnung der Fahrräder und zur Regelung der Fahrradhaftpflichtversicherung den Kantonen zu überlassen. Ich nehme hier Stellung zu Artikel 18, aber auch zu Artikel 70; sie gehören zusammen. Die Kommission des Ständerates lehnt dies ab und beantragt sehr deutlich, mit 10 gegen 0 Stimmen …

Die vom Nationalrat beschlossene Kantonalisierung, die sowohl vom Bundesrat als auch von der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren abgelehnt wurde, wird von der ständerätlichen Kommission ebenfalls nicht unterstützt.

Die Vorteile dieser neuen Lösung, die auf Verordnungsstufe vorgesehen ist, lägen darin, dass der mit der Kennzeichenabgabe verbundene Verwaltungsaufwand erheblich reduziert würde. Für den Halter würde die von den Kantonen erhobene Gebühr wegfallen. Ferner würden mit der Schaffung eines umfassenden Verkaufsnetzes die Umtriebe für den Halter beim Erwerb des Versicherungskennzeichens auf ein Minimum reduziert. Schliesslich könnten, das muss auch gesagt werden, jährlich mindestens rund 18 Tonnen Aluminium eingespart werden. Ich glaube, die Lösung, die uns das EJPD vorschlägt und der Ihre Kommission die praktisch einstimmige Zustimmung gibt, ist die richtige Lösung. Ich beantrage Ihnen, ihr zu folgen.

Bundesrätin Elisabeth Kopp, Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD

Herr Ducret argumentiert so, als wäre in der Zwischenzeit gar nichts geschehen. Ich bin mit ihm durchaus einverstanden, dass die gegenwärtige Situation unbefriedigend ist. Sie ist administrativ aufwendig, sie wird als Schikane empfunden, sie führt zu diesem Aluminiumverschleiss. Ich glaube, da sind wir uns einig. Aber Sie vergessen, Herr Ducret, dass wir in der Zwischenzeit eine Verordnungsänderung vorbereitet haben, die all diese Missstände verhindern will.

Mit Ausnahme des Kantons Genf haben sich sämtliche Kantone dafür ausgesprochen, von dieser Änderung, wie sie der Nationalrat beschlossen hat, abzusehen, und uns gebeten, bei der vom Departement vorgeschlagenen Lösung zu bleiben. Sie alle haben wahrscheinlich die Eingabe der kantonalen Polizeidirektoren vom 19. April erhalten. Sie bitten darum, die Idee des Bundesrats, nämlich das Aluminiumkennzeichen durch eine Vignette zu ersetzen, weiterhin zu verfolgen.

Der Antrag der Kommission wird mit 20 zu 11 Stimmen angenommen. Damit lenkt der Ständerat, im Gegensatz zum Nationalrat, jedoch ganz im Sinne von Bundesrat und Eidgenössischem Justiz- und Polizeidepartement EJPD wieder auf den Verordnungsweg ein. Das Geschäft geht zurück an den Nationalrat.

1988: Wieviel Aluminium braucht eine Velonummer?

27.09.1988

Die Schätzungen, welche Nationalrat Kurt Schüle (FDP Schaffhausen) am 13. Dezember 1984 zu seinem Postulat bezüglich dem Aluminium-Verbrauch anstellt, sind interessant. Die Verifikation ergibt: 26'000'000 Gramm / 12 Gramm = 2'166'667 Velos. Gemäss dem Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1985 waren im Jahr 1984 2'285'322 Fahrräder registriert (Seite 261) [LINK]. Also wäre die

Berechnung korrekt. Allerdings werden in der weiteren Debatte im Bundeshaus immer wieder andere Angaben zum Aluminium-Einsparpotential gemacht.

26 Tonnen	13.12.1984	Nationalrat Kurt Schüle (Basis 12 Gramm)
16 Tonnen	22.09.1986	Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA
26 Tonnen	09.03.1988	Nationalrat Silvio Bircher
viele Tonnen	09.03.1988	Bundesrätin Elisabeth Kopp
18 Tonnen	27.09.1988	Lauber, Berichterstatter im Ständerat

Da die Nationalräte das Einsparpotential über 60% höher einschätzen als die Arbeitsgruppe VSA, wollen wir es doch etwas genauer wissen. Dies umso mehr, als zwar die Anzahl der Velos belegt ist, wir jedoch nicht wissen, ob das von Schüle angenommene Gewicht von 12 Gramm pro Kennzeichen realistisch ist. Zu diesem Zweck haben wir den Jahrgang 1984 aus 7 Kantonen, im eigentlichen Sinn des Wortes, auf die Goldwaage gelegt. Das Nachwiegen unserer Stichproben zeigt folgendes Bild:

AG	Aargau	9.5 Gramm
BE	Bern	11.4 Gramm
BS	Basel-Stadt	11.4 Gramm
GE	Genève	11.2 Gramm
LU	Luzern	11.4 Gramm
TI	Ticino	9.0 Gramm
ZH	Zürich	11.6 Gramm

Daraus lassen sich bezüglich der Herstellung der Velonummern verschiedene Schlüsse ziehen:

- Die Norm der meisten Stadtkantone liegt bei 11.4 Gramm.
- Es gibt auch bereits eine ökologische und/oder ökonomische Light-Version, welche mit weniger als 10 Gramm Aluminium auskommt.
- Diese Light-Version kennt man 1984 in den Kantonen AG, AI, AR, GR, NW, OW, SG, SH, SZ, TI und UR. Mit Ausnahme vom Kanton Aargau und dem Tessin handelt es sich dabei um Kantone aus der Zentral- und Ostschweiz, wo verglichen mit den übrigen Kantonen eher weniger Fahrräder unterwegs sind.
- Die Umstellung auf die Light-Version wurde in einigen Kantonen bereits vor über 10 Jahren vorgenommen. In anderen Kantonen steht sie noch bevor.
- Mit 9.0 Gramm geht der Kanton Tessin am sparsamsten mit den Ressourcen um.
- Von blossem Auge ist gut erkennbar, dass dieses Light-Kennzeichen deutlich dünner ist. Dadurch hat es den Nachteil, dass es schneller deformiert wird. Da dieses auch vom Kanton Aargau verwendet wird, erhärtet sich in diesem Zusammenhang die Vermutung, dass die beiden vertikal verlaufenden, in das Kennzeichen eingestanzten Seitenlinien zur Verstärkung dienen, um diesen Nachteil auszugleichen. Diese Innovation kennt kein anderer Kanton.

Bezogen auf die Schätzungen im Bundeshaus lässt sich sagen, dass jene von Nationalrat Schüle der Sache wohl am nächsten kommt. Zwar hat er dazu keine Velonummer aus seinem Kanton Schaffhausen verwendet, denn dort wird seit 1979 eine Light-Version mit lediglich 9.2 Gramm ausgegeben. Wenn wir also die beiden Extreme Zürich und Ticino streichen, berücksichtigen, dass die meisten grossen Kantone noch keine Light-Version herstellen, die Light-Kantone noch in der Unterzahl sind und die Zahl der Velos im Jahr 1984 tatsächlich etwas höher ist, als von Schüle angenommen, kommen wir auf folgende, stark vereinfachte Berechnung:

2'285'322 Velos x 11 Gramm = 25.139 Tonnen.

Damit müssen wir Nationalrat Schüle attestieren, dass er gegenüber 16, 18 oder den «vielen Tonnen» von Bundesrätin Elisabeth Kopp der Realität sicherlich deutlich am nächsten kommt.

1988: Eine Schweiz ohne Velonummern

31.12.1988

Nach über 90 Jahren wird das geprägte Fahrradkennzeichen, die eigentliche Velonummer, mit ihrem letzten Jahrgang von 1988 abgeschafft [BILD]. Die ersten Widerstände gegen die Velonummern waren bereits kurz nach 1900 zu verzeichnen. Damals waren es vor allem die Radfahrerverbände, welche die Velonummer bekämpft haben. Der letzte Anlauf, der dann zum «Erfolg» geführt hat, kam jedoch von ganz anderer Seite. Dieser wurde in einer nicht koordinierten Aktion im Februar 1984 von den Behörden [DOKUMENT] und im Dezember desselben Jahres im Nationalrat [DOKUMENT] lanciert. Die Abschaffung der Velonummer aus Metall bzw. der Übergang zur selbstklebenden Fahrrad-Vignette erfolgt zuerst provisorisch per Weisung des Eidgenössischen Justiz- und Polizei EJPD mit einer Übergangslösung für das Jahr 1989 [DOKUMENT] und anschliessend definitiv mit Verordnung des Bundesrats per 1. Januar 1990 [DOKUMENT].

1989: Das "Velovignetten-Design" gemäss Weisungen EJPD

22.06.1988 / 01.01.1989

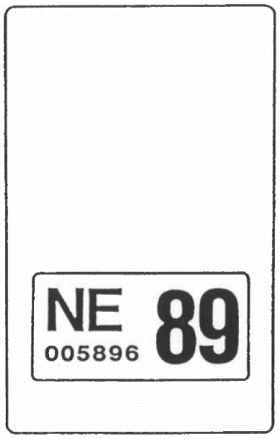
Am 22. Juni 1988 erlässt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD die «Weisungen über das Fahrradkennzeichen für das Jahr 1989» [DOKUMENT]:

> *1. Die kantonalen Behörden geben für 1989 als Fahrradkennzeichen eine Grundplatte und eine Vignette gemäss Beilage ab.*
> *2. Die kantonalen Behörden sorgen in geeigneter Weise dafür, dass die Vignette gemäss Skizze in der Beilage aufgeklebt wird.*
> *3. Diese Weisungen treten sofort in Kraft.*

In der Beilage «Fahrradkennzeichen für 1989» wird das Design wie folgt festgelegt:

Für 1989 wird als Fahrradkennzeichen eine Grundplatte aus Metall abgegeben, die eine Höhe von 8 cm und eine Breite von 5 cm und einen rot reflektierenden Belag aufweist. Die Ecken sind mit einem Radius von 0,4 cm abgerundet.

Auf der Grundplatte ist - bei hochformatiger Anbringung des Kennzeichens am Fahrrad auf der unteren Hälfte - eine Vignette aufgeklebt, die 2 cm hoch und 4 cm breit ist. Die Ecken sind mit einem Radius von 0,2 cm abgerundet. Die Vignette enthält - auf weissem Grund - in schwarzer Farbe die Kantonsbuchstaben, die beiden letzten Ziffern der Jahreszahl und eine Versicherungsnummer. Die Jahreszahl ist durch eine Guilloche in dunkelgelber Farbe gesichert. Die Ziffern der Jahreszahl haben eine Höhe von 1, 5 cm und eine Strichstärke von 0,2 cm, die Kantonsbuchstaben eine Höhe von 0,8 cm und eine Strichstärke von 0,1 cm. Die Ziffern der Versicherungsnummer haben eine Höhe von 0,3 cm.



Damit gibt es bei dieser Übergangslösung für das Jahr 1989 noch wesentliche Unterschiede zum Fahrradkennzeichen, welches in den Jahren danach ausgegeben wird.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Die Haftpflichtversicherung ist der einzige Grund, weshalb das Fahrradkennzeichen in Form der Velovignette nochmals bis Ende 2011 eine letzte Gnadenfrist von 23 Jahren erhält.
- Es bleibt bei der Bezeichnung Fahrradkennzeichen.
- Das Fahrradkennzeichen besteht neu aus einer Grundplatte und einer Vignette.
- Die Grundplatte ist aus Metall und hat als letzte Überbleibsel der bisherigen Velonummer die identischen Abmessungen, dieselbe Form und den gleichen rot reflektierenden Belag, jedoch keinerlei Prägungen. Die Vignette soll im unteren Teil dieser Grundplatte aufgeklebt werden. Also geht es bei dieser Übergangslösung noch nicht ganz ohne Aluminium. Die Meinung ist jedoch, dass diese Grundplatte auch zum Aufkleben aller kommenden Vignetten verwendet wird (siehe Beilage zur Weisung). Auf diesen Punkt wird man später nochmals zurückkommen.
- Mit dem Element der selbstklebenden Vignette wird das Fahrradkennzeichen nun in jeder Hinsicht völlig neu konzipiert.
- Das "Velovignetten-Design" gemäss Weisungen EJPD ist das erste schweizweit wirklich einheitliche Format des Fahrradkennzeichens. Wie wir weiter oben gesehen haben, pflegen zahlreiche Kantone, auch mit dem seit 1960 amtlich definierten "Schweizer-Norm-Design" [BILD], innerhalb oder ausserhalb des gesetzlichen Spielraums ihre kleinen Individualitäten. Diese Freiheiten sind nun definitiv zu Ende.
- Diese Weisungen regeln ausschliesslich das Fahrradkennzeichen für das «Übergangs-Jahr» 1989.
- Der bisherige Fahrradausweis bleibt vorerst erhalten.
- Auf der Vignette sind genau dieselben Informationen enthalten wie bisher auf der geprägten Velonummer: «Die Vignette enthält - auf weissem Grund - in schwarzer Farbe die Kantonsbuchstaben, die beiden letzten Ziffern der Jahreszahl und eine Versicherungsnummer». [BILD]
- Erstmals wird auf einem Fahrradkennzeichen zur Fälschungssicherheit eine Guilloche angebracht: «*Die Jahreszahl ist durch eine Guilloche in dunkelgelber Farbe gesichert*.»
- Siehe auch: "Velovignetten-Design" gemäss Weisungen EJPD (weiter unten).

1989 FL: Die Velonummer im Exil

01.01.1989

Die ersten Velonummern wurden 1893 in der Stadt Zürich ausgegeben. Mit der Einführung der selbstklebenden Velovignette gibt es in der Schweiz nach beinahe 100 Jahren keine geprägten Velonummern mehr.

Doch es gibt Trost. Die Metall-Velonummer hat in Liechtenstein Exil erhalten. Dort darf sie ihre letzten Tage noch an einem schönen und sympathischen Ort geniessen. Zu diesem besonderen Anlass hat ihr das Fürstentum mit dem «Postleitzahlen-Design» schon im Jahr 1987 ein neues Kleid vorbereitet [BILDER]. Die Geschichte dieses fürstlichen Gewands wird weiter oben erzählt.

1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 4 – Nationalrat (2)

28.02.1989

Am 28. Februar 1989 wird die Beratung des Strassenverkehrsgesetzes im Nationalrat wieder aufgenommen. Seit der letzten Lesung in der Grossen Kammer, am 9. März 1988, hat sich die Situation in verschiedenster Hinsicht grundlegend verändert.

Am 22. Juni 1988 hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD mittels Weisung die Velovignette per 1.1.1989 eingeführt und damit unumkehrbare Fakten geschaffen [DOKUMENT].

Im Gegensatz zum Nationalrat hat der Ständerat am 27. September 1988 wieder auf den Verordnungsweg eingelenkt [LINK].

Ende August 1988 bahnt sich der «Kopp-Skandal» an. Am 27. Oktober 1988 tätigt Bundesrätin Elisabeth Kopp den folgeschweren Telefonanruf an ihren Mann. Nach einem in der Schweizer Geschichte beispiellosen Kesseltreiben tritt sie am 12. Januar 1989 per sofort zurück. Nun hat Bundesrat Arnold Koller die Leitung des EJPD übernommen.

Am 28. Februar 1989 wird auch im Nationalrat die vom EJPD inzwischen per «Übergangslösung» durchgesetzte Vignette in die Diskussion aufgenommen. Grundsätzlich neue Argumente werden in der Beratung nicht vorgebracht. Die vom Nationalrat im März 1988 beschlossene Delegation der Kompetenzen zur Durchführung der Haftpflichtversicherung an die Kantone, welche inzwischen zu den «Weisungen über das Fahrradkennzeichen für das Jahr 1989» des EJPD geführt hat, wird nun mehrheitlich als Fehler anerkannt. In der Schlussabstimmung lenkt der Nationalrat auf die Linie des Ständerats und damit auch des Bundesrats ein [LINK].

Vor der Abstimmung im Nationalrat kündigt Bundesrat Koller an, dass sein Departement bezüglich Fahrradkennzeichen beabsichtigt, dem Bundesrat noch vor den Sommerferien eine Verordnungsänderung vorzulegen, welche die Verwirklichung des sogenannten VSA-Modells auf den 1. Januar 1990 zum Gegenstand hat. Über diese Änderungen wird der Bundesrat bereits am 24. Mai 1989 entscheiden.

Zum ersten aber nicht zum letzten Mal in seiner Karriere bringt sich der spätere Verkehrsminister, Nationalrat Moritz Leuenberger (SP Zürich) zum Thema Velonummern ein. Zusammen mit fünf weiteren Nationalräten stellt er den Antrag, Artikel 70 wie folgt zu ergänzen «Abs. 2a (neu): Die Kantone müssen auf ihre Kosten für alle Radfahrer mit Wohnsitz in ihrem Kanton eine pauschale Haftpflichtversicherung abschliessen». Der Antrag wird abgelehnt.

1989: Velovignette Teil 4 - Bundesrat beschliesst Verordnungen

24.05.1989

Am 24. Mai 1989 ändert der Bundesrat die Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) und die Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV) [DOKUMENT]. Gleichentags werden die Änderungen in einer Pressemitteilung «Neuregelung des Fahrradkennzeichens (Fahrradvignette)» vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD kommentiert [DOKUMENT]. Die Neuerungen werden auf den 1.1.1990 in Kraft gesetzt. Nach diesen Änderungen ist die VVV auf folgendem Stand [DOKUMENT].

Die Rechnung des EJPD ist also aufgegangen. Es hat sich durch die laufenden Beratungen und die provisorisch gefassten Beschlüsse des Nationalrats sowie eine drohende Volksabstimmung nicht vom Kurs abbringen lassen. Mit der Übergangslösung «Vignette für das Jahr 1989» per Weisungen hat sich das EJPD die nötige Luft verschafft, um nun die Einführung der Velovignette auf dem Verordnungsweg durchzusetzen. Damit ist die Velonummer nach dem ungewissen Übergansjahr 1989 definitiv abgeschafft und die Velovignette definitiv eingeführt [BILD].

1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 5 – Ständerat (2)

18.09.1989

Nachdem der Nationalrat am 28. Februar 1989 auf die Linie des Ständerats eingeschwenkt hat und der Bundesrat am 24. Mai 1989 die Vignette per Verordnung beschlossen hat, gibt es im Ständerat am 18. September 1989, bei der weiteren Beratung der Revision des Verkehrsgesetzes in Sachen Fahrradkennzeichen, nichts mehr zu besprechen [LINK].

1989: Auto-Partei will Velo-Kontrollschild von 1932 zurück

04.10.1989

Nachdem erst Anfang dieses Jahres der Wechsel vom Fahrradkennzeichen aus Aluminium zur Velovignette vollzogen wurde, versucht die 1985 gegründete Auto-Partei (ab 1994 Freiheits-Partei der Schweiz; ab 2009 wieder Auto-Partei) die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen 60 Jahre zurückzudrehen.

Am 4. Oktober 1989 reicht Nationalrat Jürg Scherrer (Auto-Partei Bern) ein Postulat ein, mit dem er verlangt, dass der Bundesrat prüft, ob wieder Fahrradkennzeichen mit einer grossen, aus Distanz lesbaren Kontrollnummer eingeführt werden. Auf diesem Weg soll sichergestellt werden, dass Velofahrer im Falle einer Gesetzesübertretung im Strassenverkehr identifiziert werden können. In der Begründung ist die Rede von Verbänden, welche die Velofahrer aufwiegeln, sich nicht mehr an die einfachsten Verkehrsregeln zu halten und davon, dass die Unmöglichkeit der Ahndung die Fahrradlenker ermutige, ihr gefährliches Tun noch auszuweiten. Der Verwilderung der Sitten soll Einhalt geboten werden. Das Postulat wird einzig von seinem Parteikollegen, Nationalrat Michael E. Dreher mitunterzeichnet [LINK].

Am 22. November 1989 nimmt der Bundesrat schriftlich und ausführlich zum Postulat Stellung. Er ist der Meinung, dass die Verwirklichung des Postulates nicht nur die mit der Neuregelung (Velovignette) erreichten Erleichterungen rückgängig machen würde, sondern es wäre sogar ein Rückschritt

gegenüber der davor gültigen Regelung. Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen. Diesem Antrag folgt der Nationalrat am 15. Dezember 1989.

Wie schon der Bundesrat zusammenfasst, würde nach den Vorstellungen der Auto-Partei das Rad zurückgedreht. Wir würden uns wieder in der Zeit vor der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr im Jahr 1933 befinden [DOKUMENT]. Also jenem Gesetz, das zu einem 27 Jahre langen Streit um eben diese Nummerierung geführt hat. Damit könnte unsere Tragikomödie wieder von vorne beginnen. Und täglich grüsst das Murmeltier.

1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 6 – Die Änderungen

06.10.1989

Aus der Schlussabstimmung der beiden Räte zur Revision des Verkehrsgesetzes am 6. Oktober 1989 ergibt sich zum Thema Fahrräder einzig eine Änderung in den ersten beiden Absätzen des Artikels 18 «Fahrräder» [LINK].

bisher	**neu**
1 Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein ~~amtliches~~ Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz. ~~Das kantonale Kennzeichen enthält neben der Angabe des Kantons und der Gültigkeitsdauer nur eine Versicherungsnummer.~~ 2 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger.	1 Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz. 2 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Kennzeichen und Versicherung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

In Anbetracht der weitläufigen Debatten ein mehr als mageres Ergebnis. Im Grunde wird damit auf Gesetzesebene lediglich nachvollzogen, was der Bundesrat am 25. Mai 1989 mit den Änderungen der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) und der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV) bereits beschlossen hat [DOKUMENT]. Also handelt es sich bei diesem Akt in Bezug auf die Fahrradkennzeichen um eine reine Nachdemokratisierung. Damit löst sich der Sturm im Wasserglas, den die Parlamentarier ausgelöst haben, um sich gegen die Lösung auf dem Verordnungsweg des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD zu wehren, in nichts auf.

1990: Der Taucher - die Bergung der Emaille-Schilder

Diesen gegengelesenen Artikel haben wir auf Basis eines Telefoninterviews vom 11. Juli 2024 verfasst. Von Berufstaucher zu Sporttaucher duzen wir uns.

Kurt Werner alias «BojenWerner» ist 1953 geboren und wohnt in Oetwil am See. Als umtriebiger Sporttaucher führt er auch bald kleinere Aufträge für Unterwasserarbeiten aus. Nachdem sich seine Kompetenzen herumsprechen, steigt das Auftragsvolumen stetig an und unversehens wird er «on the job» zum Berufstaucher. Zu seinen Aufgaben gehören das Setzen und die Kontrolle von Bojensteinen und deren Ketten im Auftrag verschiedener Gemeinden, Reparaturen an Schiffsstegen, Ersatz von Schiffsschrauben unter Wasser, Entnahme von Wasser- und Sedimentproben in bestimmten Tiefen, Strahlungsmessungen, Tests von Kameragehäusen auf 70 Metern Tiefe usw. Auf seinem Facebook

Account sind verschiede interessante Berichte über seine Höhlentauchgänge, Wracktauchen, Trimix-Tauchgänge auf 85 Meter usw. zu sehen [LINK]. Dort ist auch zu lesen, dass er rund 34'000 Tauchstunden absolviert hat. D.h., dass Kurt umgerechnet über 1400 Tage und Nächte seines Lebens unter Wasser verbracht hat; Schweizerrekord verdächtig.

Nach seiner Pensionierung kann sich Kurt wieder vermehrt seinem Hobby, dem Schatztauchen widmen, das er nie ganz aufgegeben hat. Verschiedene seiner Funde sind in Museen ausgestellt. Und hier kommen wir zum Punkt. Um das Jahr 1990 findet Kurt an drei verschiedenen Stellen des Zürichsees einige Hundert Velonummern aus emailliertem Stahlblech:

- bei Horgen, in einem Bojenfeld
- bei Goldbach, Gemeinde Zollikon
- bei Richterswil, in der Nähe des Hafens

Diesen drei Funden ist gemeinsam, dass sie nur 10 bis 20 Meter vom Ufer entfernt, in einer Tiefe von rund 10 Metern liegen. BojenWerner hebt die Schilder und verkauft sie für 5 Franken das Stück. Auch das Schweizer Velonummern Museum hat damals einen grösseren Posten dieser Emaille-Schilder erstanden. Auch nach Jahrzehnten «tauchen» von diesen Kennzeichen immer wieder auf Tutti und Ricardo auf.

Nun drängt sich die Frage auf, weshalb diese Emaille-Schilder im Zürichsee versenkt wurden und weshalb an verschiedenen Stellen. Dazu muss man wissen, dass der Kanton Zürich Emaille-Schilder in den Jahren 1909 bis 1924 ausgegeben hat. Diese Velonummern hatten keinen Jahrgang und wurden nach einem schweizweit einzigartigen Wiederverwendungs-System ausgegeben, nach einem Jahr wieder eingezogen und in späteren Jahren erneut ausgegeben. Wie dieses System funktioniert hat, erfahren Sie im Kapitel «1923 ZH: Zürich will Arbeitslosigkeit mit Velonummern lindern». Dort werden die immensen Lager, welche diese Organisation mit sich bringt, wie folgt beschrieben: «*Das Lager an Emaille-Kontrollschildern bei den Statthalterämtern geht in die hunderttausende*».

Die Emaille-Schilder wurden also den damals 11 Bezirken mit eigenen Nummernkreisen bzw. einem Zusatzbuchstaben für die Bezirke Zürich (Z) und Winterthur (W) zugeteilt; siehe dazu Kapitel «1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Emaille-Schilder per 1910». Damit können wir ausschliessen, dass es sich bei den geborgenen Schildern um die Entsorgung des gesamten Bestands eines Bezirks bei der Umstellung von Emaille- auf Aluminium-Kennzeichen, Anfang 1925, handelt. Denn diese Aktion hätte pro Bezirk nicht nur ein paar hundert, sondern tausende von Schildern umfasst.

Jedoch waren die Statthalterämter der Bezirke nebst der Ausgabe auch für den Ersatz der defekten Kennzeichen zuständig. Diese mussten sie aussortieren und nebst den zusätzlich nötigen Velonummern in ihren jährlichen Bestellungen beim Kanton berücksichtigen. Da sämtliche der geborgenen Schilder kleinere und grössere Schäden aufweisen, handelt es sich bei den Funden also mit hoher Wahrscheinlichkeit um defekte Schilder, welche Bezirke mit Seeanstoss zur Entsorgung kurzerhand versenkt haben. Die Fundorte in den Gemeinden Horgen und Richterswil gehören zum Bezirk Horgen und die Gemeinde Zollikon zum Bezirk Meilen. Die meisten Nummern der gehobenen Schilder passen zu den Nummernkreisen dieser beiden Bezirke. Ein paar wenige mit der Kennzeichnung «Z» stammen auch aus der nahegelegenen Stadt Zürich.

An den drei Fundstellen wurden gemäss den Fotos von Kurt Werner folgende Emaille-Schilder Modelle geborgen:

Modell	Wiederverwendung	Form	Hintergrund
1910	1913 / 1918	Herz	blau / weiss
1911	1914	Rechteck	blau / weiss
1912	1920 / 1924	Oval	blau / weiss
1915	1919 / 1923	Herz	schwarz
1916	1922	Rund	blau / weiss

Nicht Teil der Funde ist das Modell 1917 (Rechteck, schwarz), welches in den Jahren 1917 und 1921 ausgegeben wurde. Daraus könnte man ableiten, dass letztmals im Jahr 1917 Schilder versenkt wurden. In diesem Jahr wurde das Modell 1916 zum ersten Mal eingezogen und gleichzeitig war das fehlende Modell 1917 erstmals im Verkehr. Allerdings erstaunt dabei, dass während des ersten Weltkriegs massives Stahlblech dieser Qualität derart verschwendet worden sein soll. Es bleibt also bei einer Hypothese.

Aus anderen Gemeinden mit Seeanstoss sind keine vergleichbaren Funde bekannt. Das kann daran liegen, dass diese ihre Schilder weiter draussen im See und dementsprechend in grösserer Tiefe versenkt haben. Damals wurde in den Schweizer Seen alles Mögliche und Unmögliche entsorgt. Auf Kurt Werners Facebook Account wird z.B. über die Versenkung alter Munitionsbestände (Granaten) im Brienzersee berichtet.

Einen weiteren Emaille-Fund macht Kurt im Zugersee bei der Insel Eiola (Eielen) in 18 Meter Tiefe. Dort findet er einen ausgeweideten Lastwagen ohne Motor, der im See entsorgt wurde. Auf seiner Ladebrücke befindet sich einzig eine Holzkiste voller Zuger Fahrradkennzeichen. Dabei handelt es sich um einen Posten der letzten in der Schweiz ausgegebenen Velonummer aus emailliertem Stahlblech mit dem Doppeljahrgang 1932/1933.

Auf welche Weise die hunderttausenden Emaille-Schilder des Kantons Zürich 1925 bei der Umstellung auf Aluminium entsorgt wurden, bleibt trotz dieser Unterwasser-Funde weiterhin ungeklärt. Wissen Sie mehr darüber?

1990: Velovignette Teil 5 – Inkraftsetzung Verordnungen

01.01.1990

Seit 1989 ist die Haftpflichtversicherung der einzige Grund, weshalb das Fahrradkennzeichen, in Form der Velovignette, nochmals bis Ende 2011 eine letzte Gnadenfrist von 23 Jahren erhält. Bis dahin werden in sämtlichen Kantonen, an Stelle der geprägten Schilder, selbstklebende Velovignetten ausgegeben [BILD]. Nur der Kanton Jura hat 1988 bereits auf Vignette umgestellt [BILD].

Nach dem provisorischen Vignetten-Jahr 1989, welches das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD per Weisung erlassen hat [DOKUMENT], treten die Änderungen der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) und der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV) vom 24. Mai 1989 per 1. Januar 1990 in Kraft.

Im **3. Teil der Verkehrsversicherungsverordnung** von 1959 wird nun die Haftpflichtversicherung der Fahrräder und damit insbesondere die neu eingeführte Velovignette (offiziell «Fahrradvignette») wie folgt ergänzt [DOKUMENT].

1. Abschnitt: Fahrräder

Art. 34 Fahrradkennzeichen
1 Das am Fahrrad befestigte Fahrradkennzeichen erbringt bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer den Nachweis des Bestehens der vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung (Art. 70 SVG).
2 Als Fahrradkennzeichen werden Vignetten (Anhang 3, Bst. A) abgegeben. Sie enthalten – durch Zahlen ausgedrückt – folgende Angaben:

a. den Hinweis auf die zuständige Haftpflichtversicherungsgesellschaft (Versicherungsnummer);
b. die Kantonsbezeichnung;
c. eine fortlaufende Seriennummer;
d. das Geltungsjahr.

3 Die Vignetten sind vom 1. Januar des aufgedruckten Geltungsjahres bis zum 31. Mai des folgenden Jahres gültig. Vignetten, bei denen die Jahreszahl oder die Versicherungsnummer unlesbar ist, sind ungültig.
4 Die Vignetten sind zusammen mit der Grundplatte, auf die sie geklebt sind (Art. 73 Abs. 1bis BAV), auf ein anderes Fahrrad übertragbar.
5 Auch die Fahrräder der Kantone (Art. 73 Abs. 2 SVG) tragen Vignetten.
6 Die Fahrräder des Bundes tragen besondere, unbefristet gültige Kennzeichen (Anhang 3, Bst. B).

Art. 35 Versicherung
1 Die Versicherung muss die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zum Betrag von 500 000 Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschäden zusammen decken.
1bis Die Kantone schliessen eine Kollektiv- Haftpflichtversicherung für Radfahrer ab. Radfahrerverbände können für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen. Es steht dem Radfahrer frei, sich einzeln zu versichern.
2 Die Haftpflichtversicherung für Radfahrer muss bei Versicherungsunternehmungen abgeschlossen werden, die gemäss Versicherungsaufsichtsgesetzgebung zum Betrieb der Haftpflichtversicherung in der Schweiz zugelassen sind. Das Bundesamt für Privatversicherungen teilt den kantonalen Behörden die Liste dieser Unternehmungen mit und gibt ihnen die eintretenden Änderungen bekannt.

Art. 36 Beschaffung und Abgabe der Fahrradvignetten
1 Für die Beschaffung der Vignetten sind die Kantone zuständig. Die Versicherungsgesellschaften, welche Verbands- oder Einzelversicherungen abschliessen, beziehen die entsprechenden Vignetten zu den Selbstkosten von den Kantonen.
2 Die Kantone sorgen dafür, dass die Vignetten zu kantonalen Kollektiv-Haftpflichtversicherungen bei den von ihnen bezeichneten Ausgabestellen bezogen werden können. Die Versicherungsgesellschaften, welche Verbands- oder Einzelversicherungen abschliessen, sorgen dafür, dass die Fahrradhalter die entsprechenden Vignetten erhalten.
3 Wer eine Fahrradvignette bezieht, erhält zusammen mit der Vignette einen Abschnitt mit dem Namen und der Adresse der zuständigen Versicherungsgesellschaft. Der Abschnitt kann weitere Hinweise enthalten.
4 Die Kantone sorgen dafür, dass eine Liste der Codes zur Feststellung der Haftpflichtversicherungsgesellschaft bei der Polizei allgemein zugänglich aufliegt.

Anhang 3

A. Fahrradvignetten
1. Die als Fahrradkennzeichen abgegebenen Vignetten sind 2 cm hoch und 4 cm breit. Die Ecken sind mit einem Radius von 0,2 cm abgerundet.
2. Die Grundfarbe der Vignette ist weiss. Darauf sind schwarz auf der linken Seite drei untereinanderstehende Zahlengruppen und auf der rechten Seite die letzten beiden Ziffern einer Jahreszahl aufgedruckt (Figur 1); sie bezeichnen:

a. die dreistellige Versicherungsnummer (Ziff. 3) in einer Strichstärke von 0,1 cm und einer Schrifthöhe von 0,7 cm;
b. die zweistellige Kantonsbezeichnung (Ziff. 4) in einer Schrifthöhe von 0,35 cm;
c. die Seriennummer (Ziff. 5) in einer Schrifthöhe von 0,25 cm;
d. das Geltungsjahr in einer Strichstärke von 0,15 cm und einer Schrifthöhe von 1,4 cm. Eine Guilloche, deren jährlich wechselnde Farbe das Bundesamt für Strassen bestimmt, sichert die Jahreszahl.

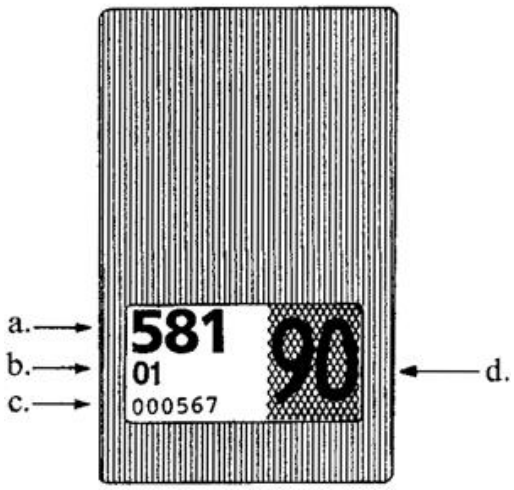
3. Die Versicherungsnummer ist eine dreistellige Zahl und setzt sich wie folgt zusammen:
a. Die zwei ersten Ziffern enthalten den Code zur Feststellung der zuständigen Haftpflicht-versicherungsgesellschaft.
Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement teilt den in Frage kommenden Versicherungs-gesellschaften die Code-Zahl zu. Bei den Fahrrädern der Kantone (Art. 73 Abs. 2 SVG) lautet die Zahl «00».
b. Die dritte Ziffer bezeichnet die Art der Versicherung.
Dabei bedeutet «1» kantonale Kollektiv-Haftpflichtversicherung, «2», «3», «4» oder «5» Verbandsversicherung, «6» Einzelversicherung, «0» Fahrräder der Kantone (Art. 73 Abs. 2 SVG).

4. Die Kantone werden auf der Vignette mit zwei Ziffern wie folgt bezeichnet:

Zürich	*01*	*Schaffhausen*	*14*
Bern	*02*	*Appenzell A. Rh.*	*15*
Luzern	*03*	*Appenzell I. Rh.*	*16*
Uri	*04*	*St. Gallen*	*17*
Schwyz	*05*	*Graubünden*	*18*
Obwalden	*06*	*Aargau*	*19*
Nidwalden	*07*	*Thurgau*	*20*
Glarus	*08*	*Tessin*	*21*
Zug	*09*	*Waadt*	*22*
Freiburg	*10*	*Wallis*	*23*
Solothurn	*11*	*Neuenburg*	*24*
Basel-Stadt	*12*	*Genf*	*25*
Basel-Landschaft	*13*	*Jura*	*26*

Die Vignetten zu Verbands- oder Einzelversicherungen enthalten die Angabe des Kantons, in dem der Hauptsitz des betreffenden Versicherers liegt.
5. Bei jeder Kantonsbezeichnung wird für jede Versicherungsnummer eine eigene, fortlaufende Seriennummer geführt.
6. Die Vignetten sind selbstklebend und werden auf der Grundplatte (Art. 73 Abs. 1bis BAV) aufgeklebt (Figur 1).

Figur 1



a. Versicherungsnummer
b. Kantonsbezeichnung
c. Seriennummer
d. Geltungsjahr

7. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann weitere Anforderungen, namentlich über das für die Vignette zu verwendende Material, mittels Weisungen festlegen.

In der **Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV)** wird ausserdem neu ergänzend zur Verordnung geregelt [DOKUMENT]:

Art. 73 Abs. 1 und 1bis
1 Am Rahmen des Fahrrades muss eine leicht feststellbare, individuelle Nummer eingeschlagen und der Name des Herstellers oder eine Marke unverwischbar aufgetragen sein.

1bis Fahrräder, ausgenommen jene des Bundes (Art. 34 Abs. 6 VVV), müssen hinten möglichst senkrecht und gut sichtbar eine Grundplatte nach Anhang 12 dieser Verordnung tragen. Sie muss auf ein anderes Fahrrad übertragen werden können. Auf der reflektierenden Vorderseite der Grundplatte muss auf der unteren Hälfte eine Vignette (Art. 34 VVV) aufgeklebt sein. Die Grundplatte darf auf der Rückseite mit Angaben zur Ermittlung des Eigentümers beschriftet werden.

Anhang 12: Grundplatte für Fahrräder
Die Grundplatte ist 8 cm hoch, 5 cm breit und mindestens 0,15 cm dick. Die Ecken sind mit einem Radius von 0,4 cm abgerundet. Sie ist aus korrosionsbeständigem Metall hergestellt und weist einen rot reflektierenden Belag auf. Für Farbe und Rückstrahlwerte gelten die gleichen Anforderungen wie für dreieckige Rückstrahler von Anhängern nach Anhang 7 dieser Verordnung. Die Rückseite ist beschrift- und beklebbar.

Übergangsbestimmung
Die für 1989 als Teil des Fahrradkennzeichens abgegebenen Grundplatten gelten auch als Grundplatten im Sinne von Artikel 73 dieser Verordnung.

Bedeutung, Zusammenhänge und Auswirkungen

- Es bleibt zumindest indirekt bei der Bezeichnung Fahrradkennzeichen: «*Als Fahrradkennzeichen werden Vignetten abgegeben*».
- Die Vignette heisst nun auch Fahrradvignette.
- In der Umgangssprache wir die Fahrradvignette «Velovignette» genannt.
- Das Fahrradkennzeichen besteht nun nicht mehr aus der Vignette und der Grundplatte. Nach neuer Terminologie ist die Vignette das Fahrradkennzeichen.
- Im Gegensatz zur Übergangslösung von 1989 ist die Grundplatte nun nicht mehr Teil des Fahrradkennzeichens, sondern sie dient lediglich noch als dessen Träger. Die Grundplatte aus Metall hat die identischen Abmessungen, dieselbe Form und den gleichen rot reflektierenden Belag. Mit diesem Schritt wird das letzte Überbleibsel der bisherigen Velonummer ein weiteres Mal in seiner Bedeutung zurückgestuft. Doch zeichnet sich bereits ab, dass dem einst so stolzen «Schild» auch dieser letzte Rückzugsort nicht lange gegönnt bleiben wird.
- In den Übergangsbestimmungen der BAV wird geklärt, dass die Grundplatte aus dem Übergangsjahr 1989 (die damals noch Teil des Fahrradkennzeichens war) auch künftig als vollwertige Grundplatte im Sinne dieser Verordnung gilt.
- Der bisherige Fahrradausweis entfällt: «*Wer eine Fahrradvignette bezieht, erhält zusammen mit der Vignette einen Abschnitt mit dem Namen und der Adresse der zuständigen Versicherungsgesellschaft. Der Abschnitt kann weitere Hinweise enthalten*». Die Idee gemäss BAV ist, dass dieser Abschnitt auf die Rückseite der Grundplatte geklebt wird: «*Die Rückseite ist beschrift- und beklebbar*».
- Die einjährige Gültigkeitsdauer bleibt.
- Die Vignette ist (mit der Grundplatte) auf ein anderes Fahrrad übertragbar.
- Die Radfahrerverbände bleiben bis zum bitteren Ende mit ihrer eigenen Haftpflichtversicherung im Spiel: «*Radfahrerverbände können für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen.*»
- Zur Entschlüsselung der Versicherungsnummer: «*Die Kantone sorgen dafür, dass eine Liste der Codes zur Feststellung der Haftpflichtversicherungsgesellschaft bei der Polizei allgemein zugänglich aufliegt*».
- Die Änderungen treten per 1. Januar 1990 in Kraft.

1990: Das "Velovignetten-Design" gemäss Verordnung

01.01.1990

Das Velovignetten-Design entspricht inhaltlich weitgehend dem bereits am 22. September 1986 von der Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter VSA verfassten Papier «Fahrradkennzeichen» [DOKUMENT].

Die Velovignette ist 4 cm breit und 2 cm hoch. Das Velovignetten-Design, mit weissem Hintergrund und schwarzer Schrift, besteht aus zwei nebeneinanderstehenden Quadraten und vier Informationen. Im Gegensatz zur Graphik in der Verordnung kommt in der Praxis eine Aufteilung in zwei gleich grosse Quadrate zur Anwendung [BILD]. Im rechten Quadrat wird mit zwei sehr grossen Ziffern (14 mm) der Jahrgang (Gültigkeitsjahr) gezeigt. Im linken Quadrat befinden sich von oben nach unten: In grossen Ziffern die Nummer des Haftpflicht-Versicherers (7 mm); in mittelgrossen Ziffern die Nummer des Kantons (3.5 mm), in welchem der Haftpflicht-Versicherer seinen Sitz hat; in kleinen Ziffern (2.5 mm) die Seriennummer (bisher Versicherungsnummer) [BILD].

Gegenüber den geprägten Fahrradkennzeichen gibt es nun also folgende inhaltliche Unterschiede:

Kanton

Zwar ist der Kanton auch im Velovignetten-Design noch enthalten, doch im Gegensatz zu den bisher bekannten Abkürzungen mit zwei Buchstaben (wie weiterhin bei Autokennzeichen) wird er neu durch einen «Kantons-Code» mit zwei Ziffern verschlüsselt. Dieser Code ist für Laien nicht ohne Weiteres zu entschlüsseln. Die Nummer des Kantons entspricht der Reihenfolge seiner Nennung in Artikel 1 der Bundesverfassung (01–26). Weshalb nun das Konzept der selbstsprechenden Kantonskürzeln (wie es auch auf der ersten Vignette für das Jahr 1989 noch zur Anwendung kam) verlassen wird, erschliesst sich uns nicht.

Das Design ist so konzipiert, dass von den auf dem Fahrradkennzeichen enthaltenen vier Informationen, in vier verschiedenen Schriftgrössen, für den Kanton nun die zweitkleinste (3.5 mm) verwendet wird.

Seriennummer

Bisher wird die fortlaufende Nummerierung der Fahrradkennzeichen, wie sie auch bei den Motorfahrzeug-Kontrollschildern üblich ist, in Gesetzen und Verordnungen «Versicherungsnummer» genannt. Diese Nummer stellt im Sinne einer Policen-Nummer den Bezug zwischen dem Halter des Fahrrads und der Haftpflichtversicherung her. Auch auf der Velovignette gibt es eine Versicherungsnummer. Diese hat jedoch nun eine völlig andere Bedeutung. Die bisherige Versicherungsnummer wird nun Seriennummer genannt.

Versicherungsnummer

Nun erscheint in grossen Ziffern die Nummer des zuständigen Haftplicht-Versicherers; neu Versicherungsnummer genannt. Ebenfalls eine verschlüsselte, aus zwei Komponenten bestehende und für Laien nicht erkennbare Information. Das Design ist so konzipiert, dass von den darauf enthaltenen vier Informationen, in vier verschiedenen Schriftgrössen, für den Haftpflicht-Versicherer, die zweitgrösste (7 mm) verwendet wird.

Mit Ausnahme der Abkürzungen der Bezirke gab es bei den geprägten Fahrradkennzeichen nie verschlüsselte, für Laien schwer interpretierbare Informationen.

Bezogen auf die einst so dominante und umkämpfte Nummerierung der Fahrradkennzeichen lässt sich abschliessend feststellen, dass sich deren Schriftgrösse, entsprechend ihrer Bedeutung und unter politischem Druck, von einst stolzen 40 mm Höhe auf bescheidene 2.5 mm zurückentwickelt hat, was einer Reduktion von 93.75% entspricht.

Vertrieben werden die Vignetten neu auch über die Post, die Bahn, Supermärkte usw.

1995: Die Grundplatte wird fallengelassen

19.06.1995 / 01.10.1995

Am 19. Juni 1995 publiziert der Bundesrat die neue «Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)», welche am 1. Oktober 1995 in Kraft tritt [LINK]. Sie ist das Ergebnis einer breitangelegten Bereinigungs- und Erweiterungsaktion im Bereich der verschiedenen Verkehrsverordnungen. Die VTS löst unter anderem auch den am 1. Oktober 1969 in Kraft getretenen

«Bundesratsbeschluss über administrative Ausführungsbestimmungen zum Strassenverkehrsgesetz» später genannt «Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge BAV» ab [LINK / Fassung 1969].

Die VTS ist ein monumentales Werk mit 12 Anhängen und insgesamt über 200 Seiten. Auf Seite 4502 der amtlichen Sammlung des Bundesrechts Nr. 42, vom 31. Oktober 1995 findet sich auch eine Änderung, welche die Fahrradkennzeichen betrifft. Die Art der Änderung wird deutlich, wenn wir den bisherigen Wortlaut der ausser Kraft gesetzten «Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge BAV» sowie die entsprechenden Anpassungen der «Verkehrsversicherungsverordnung VVV» (welche in Kraft bleibt) einbeziehen.

Verordnung	**Bisher / ersetzt**	**NEU**
VVV Art. 34.4 Fahrradkennzeichen [LINK]	Die Vignetten sind zusammen mit der Grundplatte, auf die sie geklebt sind (Art. 73 Abs. 1bis BAV), auf ein anderes Fahrrad übertragbar.	Die Vignette ist auf ein anderes Fahrrad übertragbar.
VVV Anhang 3 Kennzeichen für Fahrräder Absatz 6 [LINK]	Die Vignetten sind selbstklebend und werden auf der Grundplatte (Art. 73 Abs. 1bis BAV) aufgeklebt (Figur 1).	Die Vignetten sind selbstklebend.
BAV Art. 73 Abs. 1bis Fahrräder [LINK Fassung 1989]	Fahrräder, ausgenommen jene des Bundes (Art. 34 Abs. 6 VVV), müssen hinten möglichst senkrecht und gut sichtbar eine Grundplatte nach Anhang 12 dieser Verordnung tragen. Sie muss auf ein anderes Fahrrad übertragen werden können. Auf der reflektierenden Vorderseite der Grundplatte muss auf der unteren Hälfte eine Vignette (Art. 34 VVV) aufgeklebt sein. Die Grundplatte darf auf der Rückseite mit Angaben zur Ermittlung des Eigentümers beschriftet werden.	aufgehoben
VTS Art. 213.3 Kennzeichnung [LINK / Seite 4502]		Fahrräder, ausgenommen jene des Bundes (Art. 34 Abs. 6 VVV), müssen eine gut sichtbare Vignette (Art. 34 VVV) tragen.

Damit wird klar, dass das letzte Relikt aus der rund 100-jährigen Zeit der Fahrradkennzeichen fallengelassen wird; das Schild bzw. die Grundplatte aus Metall. Mit Wirkung ab 1. Oktober 1995 wird die 8 x 5 cm grosse, reflektierende Grundplatte, wie sie seit 1961 schweizweit als Standard definiert ist, aus den Verordnungen gestrichen.

Mit der Überganslösung gemäss Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD war die Grundplatte im Jahr 1989 noch offiziell Teil des Fahrradkennzeichens. Mit der Lösung per Verordnung wurde sie ab 1990 zum Überbleibsel und diente nur noch als Träger des Fahrradkennzeichens in Form der Vignette. Nun wird die Grundplatte per 30. September 1995 jeder Funktion enthoben und definitiv abgeschafft. Was bleibt ist einzig noch die selbstklebende Vignette, welche nun direkt auf das Fahrrad geklebt werden kann. Wohin die Vignette geklebt wird, ist ebenfalls nicht mehr geregelt; sie muss lediglich «gut sichtbar» sein.

Welches genau die Gründe für die Abschaffung der Grundplatte waren bzw. wie dieser Entscheid zustande gekommen ist, konnten wir im Bundesarchiv nicht eruieren. Auf Anfrage vermutet das

Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 19. Juni 2023: «*Die Änderung dürfte dadurch begründet sein, dass die Vignette vermehrt auch ohne Grundplatte angebracht wurde. Für die Kontrolle im Verkehr war diese kein Problem, da die Vignette die Identifizierung des Fahrers/Halters ohnehin nicht erlaubte. Bei Haftpflichtansprüchen konnte man den Versicherer auch identifizieren, wenn die Vignette z.B. am Rahmen angebracht war.*».

2004 OW: Kanton Obwalden gibt seine letzte Velo-Vignette aus

01.01.2004

Velo-Vignetten werden für alle Kantone bis ins Jahr 2011 ausgegeben. Die Kantone sind darauf mit zwei Ziffern verschlüsselt. Diese Zahl entspricht der Reihenfolge, in welcher die Kantone in Artikel 1 der Bundesverfassung aufgeführt werden [LINK].

Dementsprechend wird der Kanton Obwalden mit der Zahl «06» verschlüsselt. Im Gegensatz zu allen anderen Kantonen wird seine Vignette «06» allerdings nicht bis 2011, sondern letztmals bereits für das Jahr 2004 ausgegeben [BILD]. Das erstaunt umso mehr, als dass die Einführung oder die Abschaffung der Velo-Vignette nicht in der Kompetenz der Kantone, sondern beim Bund liegt. Die entsprechenden Vorschriften hat der Bundesrat am 24. Mai 1989 in der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) erlassen [DOKUMENT].

Der Grund für diesen Abbruch liegt in einer Fusion der bisherigen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsämter der Kantone Obwalden und Nidwalden. Die rechtliche Grundlage basiert auf der Vereinbarung zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden vom 29. Januar 2002 und der kantonalen Gesetzgebung über den Strassenverkehr und die Schifffahrt [LINK]. Daraus entstanden ist per 1. Januar 2003 das gemeinsame Verkehrssicherheitszentrum Obwalden und Nidwalden (VSZ OW/NW) [LINK] an den beiden Standorten in Sarnen und Stans.

Infolge dieser Fusion gibt das VSZ OW/NW ab dem 1. Januar 2005 nur noch eine gemeinsame Velo-Vignette mit dem Kantons-Code «07» aus, welcher gemäss VVV für den Kanton Nidwalden vorgesehen ist.

Um besser zu verstehen, wie es zu dieser schweizweit einzigartigen «interkantonalen» Velo-Vignette gekommen ist, haben wir dem VSZ OW/NW am 7. Januar 2025 einen Fragenkatalog zugestellt:

- Ist es korrekt, dass die erste gemeinsame Velo-Vignette für das Jahr 2005 ausgegeben wurde?
- Was waren die Gründe für eine gemeinsame Velo-Vignette; wirtschaftliche, organisatorische oder andere; welche?
- Wie ist der Entscheid zustande gekommen, diese mit dem Kantons-Code «07» von Nidwalden auszugeben (statt 06 Obwalden)?
- Wurden den beiden Kantonen für die Vignetten eigene Nummernkreise (Seriennummer) zugeteilt?
- Die VVV sieht auf Bundesebene für jeden Kanton einen eigenen Code vor. Hat es diesbezüglich zur gemeinsamen Velo-Vignette Absprachen mit dem Bund gegeben; welche?
- Haben Sie noch weitere Informationen zu Ihrer schweizweit einzigartigen, interkantonalen Velo-Vignette, welche für die Geschichtsschreibung interessant sein könnten?

Unsere Fragen werden am 21. März 2025 vom Bereichsleiter Verkehrszulassung wie folgt beantwortet: «*Leider arbeitet keine zuständige Person aus dieser Epoche mehr bei uns. Ihre Fragen probiere ich wie folgt zu beantworten. [eingefügtes Bild mit Vignette 2009] Vermutlich wurde ab 2005 eine*

gemeinsame Vignette mit dem Code 07 verkauft. Da unser Geschäftssitz in Stans Nidwalden ist, wurde vermutlich aus organisatorischen Gründen eine einheitliche Vignette erstellt mit dem Code von Nidwalden. Weitere Fragen kann ich Ihnen leider nicht beantworten.»

Da diese Rückmeldung leider keine gesicherten Antworten enthält und es dazu, gemäss nochmaliger Nachfrage, auch keine Unterlagen im Archiv des VSZ gibt, bleibt uns wohl ein weiteres kleines Geheimnis erhalten.

2005 FL: Auch Liechtenstein stellt auf Vignette um

07.12.2004 / 01.01.2005

Während die Schweiz per 1. Januar 1989 von den Velonummern aus Aluminium auf die selbstklebenden Velovignetten umgestellt hat [DOKUMENT], wurden in Liechtenstein bereits auf den 1. Januar 1987 die Alu-Fahrradkennzeichen mit den Postleizahlen der Gemeinden eingeführt [DOKUMENT]. Diese einzigartigen PLZ-Schilder hat es in der Schweiz nie gegeben.

Nachdem diese Innovation bereits 18 Jahre lang auf den Strassen des Fürstentums zu bestaunen war, zieht Liechtenstein nach und führt per 1. Januar 2005 ebenfalls die Velovignette ein. Doch auch dieser Wechsel wird ganz anders vollzogen als in der Schweiz. Das wiederum führt zu diffusen Medienberichten, welche sich über die nächsten 20 Jahre verfestigen werden. Doch dazu später.

Die Vignette für Fahrräder wird in Liechtenstein auf Grundlage der «Verordnung vom 7. Dezember 2004 betreffend die Abänderung der Verordnung über Ausweise und Bewilligungen sowie Kontrollschilder und Kennzeichen im Strassenverkehr» eingeführt. Darin werden die Eckpunkte der fürstlichen Vignette im bisherigen Artikel 19 «Fahrräder und ihnen gleichgestellte Fahrzeuge» neu wie folgt festgelegt:

1) *Die als Fahrradkennzeichen abgegebenen Vignetten für Fahrräder und ihnen gleichgestellte Fahrzeuge haben eine Höhe von 4 cm und eine Breite von 2 cm. Die Ecken sind mit einem Radius von 2 mm abgerundet.*
2) *Das Grundmaterial der Vignette besteht aus einer transparenten, selbstklebenden Kunststofffolie. Darauf sind oben das kleine Staatswappen und darunter schwarz drei untereinanderstehende Buchstaben- und Zahlengruppen aufgedruckt (Figur); sie bezeichnen:*
   a) das Landeskennzeichen FL in einer Schrifthöhe von 7 mm und einer Schriftstärke von 1.5 mm;
   b) die Postleitzahl der Gemeinde, in der das Fahrrad oder ein ihm gleichgestelltes Fahrzeug zugelassen ist, in einer Schrifthöhe von 3 mm und einer Schriftstärke von 0.5 mm;
   c) die fortlaufende Kontrollnummer in einer Schrifthöhe von 3 mm und einer Schriftstärke von 0.2 mm.

Für die Fürstliche Regierung wird die Verordnung durch Rita Kieber-Beck, Regierungschef-Stellvertreterin gezeichnet [LINK].

Die Abmessungen (4 cm x 2 cm) sind in der Schweiz und in Liechtenstein identisch. Abgesehen davon gibt es jedoch zahlreiche Unterschiede, welche wie folgt zusammengefasst werden können:

Aspekt	**Schweiz**	**Liechtenstein**
Bezeichnung	Fahrradkennzeichen, Fahrradvignette, Vignette	Fahrradkennzeichen, Vignette für Fahrräder, Vignette
Einführungstermin	1.1.1989	1.1.2005
Format	quer	hoch
Grundfarbe	weiss	transparent
Wappen	nein	Staatswappen
Versicherungsnummer	ja; dreistelliger Code	nein
Landeskennzeichen	nein	ja
Kantonsbezeichnung	ja; zweistelliger Code	nein
Postleitzahl	nein	ja
Seriennummer / Kontrollnummer	ja	ja
Geltungsjahr	ja	nein
Gültigkeit	1 Jahr	unbeschränkt
Möglichkeit der amtlichen Registrierung	nein	ja

Für die Velofahrer*innen besteht der Hauptunterschied bereits seit dem 1. Januar 1987 jedoch darin, dass in Lichtenstein die Prämie für die obligatorische Haftpflichtversicherung vom Land und den Gemeinden übernommen werden [DOKUMENT]. Im Gegensatz zu den Postleitzahlen-Schilder, welche gratis abgegeben wurden, verlangen die Gemeinden nun eine Gebühr von CHF 5.00 pro Vignette, welche den Gemeinden von der Motorfahrzeugkontrolle für CHF 1.50 geliefert werden.

Nachdem wir nun den amtlichen Teil der Umstellung abgehandelt haben, bleiben noch wesentliche Fragen rund um die Liechtensteiner Vignette offen.

2005 FL: Was hat Ästhetik mit der Vignette in Liechtenstein zu tun?

Über den Grund der Umstellung auf Vignetten sagt die Verordnung naturgemäss nichts aus. Leider stehen uns dazu auch keine Protokolle aus den Debatten zur Verfügung. Den einzigen Hinweis haben wir in einem Beitrag des «Liechtensteiner Vaterland» vom 10. Dezember 2004 gefunden. Demnach werden aus ästhetischen Gründen vor allem an Rennvelos und Mountainbikes oft keine Aluminium-Kennzeichen mehr angebracht. Dies führt dazu, dass diese Fahrräder nicht versichert sind und es deshalb immer wieder zu ungedeckten Schadenfällen kommt.

Mit der Einführung der Vignette, welche nicht montiert, sondern direkt auf das Fahrrad geklebt wird, versprechen sich die Behörden nun eine bessere Akzeptanz bei den Radfahrern und damit weniger Deckungslücken bei Schadenfällen [DOKUMENT]. Also eine völlig andere Zielsetzung als bei der Umstellung per 1. Januar 1989 in der Schweiz, mit welcher die Schilder aus Aluminium abgeschafft werden sollen.

2005 FL: Wer will sich freiwillig bei der Polizei registrieren lassen?

Nach dem Übergangsjahr 1989, in welchem das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD die Velovignette in der Schweiz per Weisung eingeführt hat, folgte per 1. Januar 1990 die Vignette per Verordnung. Mit dieser Verordnung wurde auch der bisherige Fahrradausweis und mit ihm die Registrierung in den amtlichen Registern abgeschafft. Damit war es der Polizei bei aufgefundenen Fahrrädern nicht mehr möglich, die Besitzer aus diesen Registern zu ermitteln. Eine Zeitlang gab es zur Feststellung der Eigentümer noch die Möglichkeit, Name und Adresse auf einer Etikette zu notieren und diese auf der Rückseite der Grundplatte oder direkt am Fahrrad anzubringen. Später gab es auch noch das Portal www.BikeFinder.ch, ein freiwilliges und kostenpflichtiges Registrierungssystem von Generali Versicherungen, um den Besitzern gestohlene und wieder gefundene Velos melden zu können.

Damit aufgefundene Velos ihren Besitzern zugewiesen werden können, lässt man sich in Liechtenstein einmal mehr etwas ganz Spezielles einfallen. Die Lösung ist für die Radfahrer nicht nur äusserst kostengünstig, sondern sie bietet ihnen gleichzeitig einen 5-Sterne-Sevice public. Man nutzt dazu den Vorteil, dass hier, im Gegensatz zur Schweiz, die Vignette unbeschränkt gültig ist. Den Radfahrer*innen wird eine freiwillige, amtliche Registrierung angeboten, welche der Polizei erlaubt, die Besitzer registrierter Velos zu eruieren.

Dazu wird die Vignette auf einer Rückantwortkarte verkauft. Diese Karte kann mit Eigentümer- und Fahrraddaten versehen und anschliessend der Gemeindeverwaltung retourniert werden. Die Gemeinden registrieren die zurückerhaltenen Karten und leiten jeweils eine Kopie an die Landespolizei, Abteilung Fahrzeugfahndung, weiter [DOKUMENT]. Der administrative Aufwand hielt sich auch deshalb in Grenzen, da nur Personen eine Vignette erwerben mussten, die noch kein gültiges Alu-Schild hatten. Dieses Konzept wäre in der Schweiz kaum möglich gewesen, da man sich hier nicht für eine unbeschränkt gültige Vignette entscheiden konnte. D.h. ein solches Meldeverfahren hätte in unserem Fall jedes Jahr sämtlichen Velofahrer*innen des Landes wieder aufs Neue offen gestanden.

2005 FL: Eine Wahl oder keine Wahl, das ist hier die Frage!

Die Frage, ob die Radfahrer*innen in Liechtenstein zwischen der Anfang 2005 eingeführten selbstklebenden Vignette und dem bisherigen Aluminium Kennzeichen mit den Postleitzahlen wählen konnten, ist aus zwei Gründen interessant. Einerseits weil es eine vergleichbare Wahl in der Schweiz nie gegeben hat und andererseits, weil in der weltweit grössten Enzyklopädie eben diese Wahlmöglichkeit beschrieben wird. Vorweggenommen sei, dass Liechtenstein auch hier einmal mehr einen etwas anderen Weg geht, was, vor allem mit der schweizer Brille betrachtet, leider zu völlig falschen Schlussfolgerungen geführt hat.

In Wikipedia findet man im Artikel «Fahrradkennzeichen» seit 2006 zwei ganze Sätze über Liechtenstein. Im zweiten Satz ist seit dem 27. Januar 2007 (Archiv) zu lesen: «*Heute können die Liechtensteiner wählen, ob sie ein Aluschild ohne Jahresprägung mit der Postleitzahl der Gemeinde oder eine Vignette verwenden wollen*». Diese Version bleibt bis zu unserem letzten Besuch am 20.01.2024 so stehen: Stand 11. Dezember 2023 (Archiv).

In diesem einen Satz befinden sich zwei entscheidende Fehler. Doch mit dem Eingang in den Wikipedia-Artikel erlangen auch diese Falschmeldungen Relevanz, sie werden von anderen Medien übernommen, die Informations-Fehler-Spirale wird auch zu diesem Thema in Gang gesetzt:

- Die Zeitangabe «Heute» ist bereits seit dem 1. Januar 2012 grundsätzlich falsch, da in Liechtenstein seither weder Aluschilder noch Vignetten für Fahrräder ausgegeben werden.
- Die Velofahrer*innen hatten weder in der Schweiz noch in Liechtenstein beim Erwerb eines Fahrradkennzeichens je eine Wahl zwischen Aluschild und Vignette.

Beide Fehler wollen wir nachstehend mit überprüfbaren Quellen belegen.

Im ersten Fall ist das ganz einfach mit den Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes getan, welche per 1. Januar 2012 in Kraft treten [LINK] und damit gegenüber der bis 31.12.2011 gültigen Version sämtliche Fahrradkennzeichen abschafft [LINK].

Für die Klärung des zweiten Fehlers müssen wir etwas ausholen. Wenn man die oben beschriebenen «ästhetischen Gründe» für die Einführung der Velovignette in Liechtenstein kennt, leuchtet ein, dass es nicht wie in der Schweiz darum ging, das Aluminiumschild abzuschaffen, sondern es ging darum, die Akzeptanz des Kennzeichens bei den Radfahrer*innen zu verbessern. Diese Zielsetzung hätte zwar die «Wahl-Theorie» von Wikipedia zugelassen, doch in der Praxis wollte man aus naheliegenden Gründen nicht zwei verschiedene Kennzeichen-Produktionslinien nebeneinander laufen lassen.

Trotzdem ist die getroffene Lösung nahezu genial. Sie ist gleichzeitig flexibel, äusserst benutzer-freundlich, für die öffentliche Hand kostengünstig und ausserdem ressourcensparend. Denn, wer bereits ein Alu-Schild hat, kann dieses behalten; es bleibt unbeschränkt gültig; d.h. es ist kein Ersatz erforderlich. Nur wer noch gar kein Kennzeichen für sein Fahrrad hat, muss ab dem 1. Januar 2005 eine Vignette erwerben. Beide Kennzeichen-Versionen sind mit einer Kontrollnummer versehen. Seit der Einführung der Vignette gibt es also keine Konstellation mehr, in welcher noch ein Alu-Schild erworben werden kann. Demzufolge bestand die einzige «Wahl» darin, dass sich Velofahrer*innen, die bereits ein Alu-Schild besassen, zusätzlich freiwillig auch noch eine Vignette erwerben konnten.

Obwohl diese Darstellung der Optionen völlig korrekt ist, stimmt noch immer etwas nicht ganz. Denn die weiter oben zitierten theoretischen Termine, wie sie die Verordnung vorsieht, konnten in der Praxis nicht eingehalten werden. Das entnehmen wir einem etwas geheimnisvollen Ausschnitt aus einem Schreiben an die Gemeinden des Fürstentums, welchen wir vom Amt für Strassenverkehr in Vaduz erhalten. Das Amt bemerkt am 9. November 2023 dazu: «*Wir können Ihnen das vollständige Dokument nicht zur Verfügung stellen*». Weshalb der vollständige Inhalt des Briefes an die 11 Gemeinden unter Verschluss bleibt, ist uns nicht bekannt. Auf Nachfrage erfahren wir zumindest noch, dass das Schreiben am 28. Dezember 2004 von der Motorfahrzeugkontrolle in Vaduz (heute: Amt für Strassenverkehr) verfasst wurde.

Aus dem Ausschnitt geht hervorgeht, dass die Vignetten wegen Verzögerungen in der Produktion erst Anfang Februar 2005 an die Gemeinden ausgeliefert werden können. Deshalb muss der oben beschriebene Übergang von Aluminium auf Folie irgendwann im Februar 2005 stattgefunden haben [DOKUMENT].

Hingegen bestätigt uns das Amt für Strassenverkehr in Vaduz am 2. November 2023 per E-Mail dazu ausdrücklich: «*Wir haben dazu im Archiv ein Schreiben gefunden, welches an die Gemeinden in Liechtenstein Ende 2004 gesendet wurde. Darin wurde erwähnt, dass die Veloschilder auch nach der Einführung der Velovignette unbeschränkt gültig bleiben*».

Ausserdem gibt es zum Thema zwei sehr informative Artikel im «Liechtensteiner Vaterland» vom 10. Dezember 2004 und vom 11. Februar 2005 [DOKUMENT]. Der zweite stützt ebenfalls die Annahme, dass mit der Ausgabe der Vignette im Februar 2005 begonnen wurde.

Aus der Geschichte der Schweiz haben wir gelernt, dass die Praxis im Umgang mit den Fahrradkennzeichen nicht immer mit den Regelungen von Gesetzen, Verordnungen und Weisungen übereinstimmt. Also genügt es, wenn wir gegen einen Wikipedia-Artikel argumentieren nicht, der Falschmeldung bezüglich der Wahl zwischen Vignette und Alu-Schild einfach die offizielle Regelung gegenüberzustellen. Denn es könnte trotz allem sein, dass diese Wahl in der Praxis der Ausgabestellen, also der Gemeinden bestand. Um demzufolge nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch ganz sicher zu sein, haben wir die Gemeinden zu ihrer diesbezüglichen Praxis nach Februar 2005 befragt. Keine der angeschriebenen Gemeinden hat uns einen Hinweis auf eine Wahlmöglichkeit gegeben. Hingegen bestätigt zum Beispiel die grösste Gemeinde Schaan (Stand 2022) die Übereinstimmung von Regelungen und Praxis am 21.11.2023 per E-Mail wie folgt: «*Nein, ab Februar 2005 haben wir lediglich nur noch die neuen Fahrradvignetten herausgegeben. Aber wie im Zeitungsinserat erwähnt, bestand keine Umtauschpflicht – die Metallschilder konnten weiterhin verwendet werden. Man konnte jedoch keine neuen Metallschilder beziehen*». Damit ist zweifelsfrei belegt, dass es entgegen der Darstellung von Wikipedia weder offiziell noch inoffiziell je eine Wahl zwischen Vignette und Alu-Schild gegeben hat.

Auf den zweiten Wikipedia-Satz zu Liechtenstein kommen wir später im Kapitel «Wenig Respekt gegenüber der Geschichte im Fürstentum» zu sprechen. Mehr zu Nutzen und Schaden von Wikipedia erfahren Sie im Kapitel «Wikipedia: Schwachstellen einer genialen Errungenschaft».

2005: Das Ende der auf Metall geprägten Velonummern?

01.01.2005

Aus übergeordneter Sicht auf die gesamte Geschichte der Fahrradkennzeichen hat der Entscheid der fürstlichen Regierung vom 7. Dezember 2004 möglicherweise wesentlich grösserer Tragweite, als dies am 1. Januar 1989 bei der Einführung der Velovignette in der Schweiz der Fall war. Denn damals gelang dem Aluminium-Kennzeichen noch die «Migration» ins nahe Ausland. Doch nun, nach 16 Jahren Asyl im Fürstentum ist auch dieses Recht scheinbar abgelaufen.

Scheinbar, denn tatsächlich wird damit die Produktion der 8 x 5 cm grossen Velonummern aus Aluminium sowie deren Ausgabe im Februar 2005 auch in Liechtenstein eingestellt. Doch schenkt ihr Liechtenstein eine offizielle und letzte Gnadenfrist, indem die bereits ausgegebenen Alu-Kennzeichen mit den Postleitzahlen der Gemeinden neben der Vignette unbeschränkt gültig bleiben.

2008-2012: Die Abschaffung der Fahrradkennzeichen

Die Velovignetten (seit 1989), das Haftpflicht-Obligatorium für Fahrräder (seit 1933) und damit auch generell die Fahrradkennzeichen (seit 1893) werden in der ganzen Schweiz abgeschafft. Seit 1989 ist die Haftpflichtversicherung die letzte Berechtigung für das Überleben unserer Fahrradkennzeichen. Inzwischen ist man jedoch zur Überzeugung gelangt, dass über 90% der Bevölkerung bereits über eine private Haftpflicht-Versicherung verfügt und die Vignette damit zu einer unzweckmässigen doppelten Abdeckung desselben Risikos führt. Von der Idee bis zur Umsetzung dieser General-Abschaffung per 1. Januar 2012 werden gerade mal drei Jahre benötigt. Nachstehend durchleben wir diesen Tod mit Ansage in acht Episoden.

Da die politische Entwicklung inzwischen im digitalen Zeitalter angekommen ist, kann man nun auch rund um die Abschaffung der Fahrradkennzeichen sämtliche Debatten und jede einzelne Wortmeldung unserer Volksvertreter (mit Bild und Zusatzinformationen) wortgetreu online nachlesen. Die entsprechenden Links haben wir nachstehend hinterlegt.

2008: Die parlamentarische Initiative (Abschaffung; Episode 1)
19.12.2008

Am 19. Dezember 2008 reicht Ständerat Philipp Stähelin (ehemaliger Präsident der CVP) aus dem Kanton Thurgau eine parlamentarische Initiative zur Abschaffung des Haftpflicht-Versicherungsobligatoriums für Radfahrerinnen und Radfahrer ein. Er begründet seinen Vorstoss kurz und knapp wie folgt: «*Die Fahrradnummern sind zu einem "alten Zopf" verkommen. Sie bringen viel unnötigen administrativen Aufwand. In der Folge werden sie im Verkehr kaum mehr kontrolliert. Die damit verbundene Haftpflichtversicherung ist bei einem Grossteil der Radfahrer bereits auch privat vorhanden. Ein guter Teil der Fahrräder ist zudem ohne Nummern in Verkehr. Die Nachbarländer haben in aller Regel keine Nummernpflicht*» [LINK].

2009: Die Vorprüfung (Abschaffung; Episode 2)
29.05.2009

Die Initiative wird erstmals am 28. Mai 2009 im Ständerat zur Vorprüfung behandelt. Dazu sind sechs Voten dokumentiert. Die Debatte bleibt reine Männersache. Der Initiative wird mit 21:8 Stimmen Folge gegeben [LINK].

2010: Die Kommission (Abschaffung; Episode 3)
04.05.2010

Am 4. Mai 2010 unterbreitet die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ihren Bericht zur Stellungnahme dem Bundesrat. Die von der KVF-S durchgeführte Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Abschaffung der Fahrradvignette bei praktisch allen politischen Parteien und einer klaren Mehrheit der Kantone Anklang findet. Indes wird die Abschaffung von praktisch allen Verbänden, insbesondere von allen Verkehrsverbänden, abgelehnt. Dies bedeutet letztlich nichts anderes, als dass sowohl die Verbände der Radfahrerinnen und Radfahrer als auch diejenigen der potenziellen Verkehrsopfer das heutige System schätzen und daran festhalten wollen [DOKUMENT].

2010: Der Antrag des Bundesrats (Abschaffung; Episode 4)
04.06.2010

Am 4. Juni 2010 nimmt der Bundesrat zum Bericht der ständerätlichen Kommission Stellung. Nach Abwägung der positiven und negativen Auswirkungen auf die verschiedenen Beteiligten sowie der anschliessenden Würdigung formuliert er seinen Antrag wie folgt: «*Der Bundesrat ist mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden, beantragt aber zur Verbesserung des Opferschutzes zusätzlich folgende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes*» [DOKUMENT].

Art. 76 Abs. 5 Bst. a
5 Der Bundesrat kann im Falle von Absatz 2 Buchstabe a:

a. den Nationalen Garantiefonds zur Vorleistung verpflichten, wenn der Schadenverursacher keine leistungspflichtige Haftpflichtversicherung hat oder das Fehlen eines leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers strittig ist.

2010: Die Beratung im Parlament (Abschaffung; Episode 5)

16.06.2010

Die Beratung der Initiative beginnt am 16. Juni 2010 im Ständerat (Erstrat). Erstmals ergreift mit Anita Fetz (Basel-Stadt) auch eine Frau das Wort zum Thema.

Ausserdem ehrt Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Velonummer mit einem wirklich würdigen und wehmütigen Abgesang. Er spricht vom Veloschild aus dickem Metall, von Sittenzerfall und wildgewordener Liberalisierung: «*Zunächst danke ich der Kommission, dass sie unseren Antrag aufgenommen hat, welcher die Stellung der Opfer zumindest verbessern will, indem sie auch aus dem Garantiefonds bezahlt werden sollen, wenn sie von jemandem geschädigt wurden, der eben nicht versichert war. Immerhin gehören natürlich diese 10 Prozent, die nicht versichert sind, nicht automatisch zu derjenigen Klasse, die genügend Geld hat, um das effektiv zu bezahlen. Das ist tatsächlich eine Schwierigkeit.*

Im Übrigen hat sich der Bundesrat - ach, dem Trend der Zeit folgend - Ihnen angeschlossen. Ich will aber betonen, dass er dieser Velovignette schon eine Träne der Nostalgie nachweint. Das ist schon ein bisschen ein Zeichen eines Sittenzerfalls in einer wildgewordenen Liberalisierung. Früher hatten wir noch ein richtiges Veloschild aus dickem Metall, das wir jährlich beim Polizeiposten kaufen mussten. Das führte zu ersten positiven sozialen Kontakten mit der Polizei, mit den Ordnungshütern in diesem Land. Wir mussten diese Veloplakette vertikal, zentriert, in der Mitte beim Gepäckträger anschrauben, nicht horizontal. Es war schon ein erstes Zeichen der Verwilderung, dass Einzelne diese Plakette horizontal statt vertikal angeschraubt haben, mit einer Schraube, mit einer Mutter, mit einer Schutzscheibe, damit sich die Schraube nicht löste. Und dann kam die Vignette. Die Vignette klebte man irgendwo auf dem Fahrrad hin - und jetzt ist sogar auch das schon vorbei! Man fragt sich manchmal, an was man sich in diesem Land noch halten kann. Nicht einmal mehr an den Ständerat! (Heiterkeit) Aber wir schliessen uns an.» [VIDEO]

Spätestens seit dieser herzergreifenden Ode an die Velonummer gibt es wohl keine Person, die für das Vorwort der vorliegenden Publikation kompetenter wäre als Moritz Leuenberger. Auch an dieser Stelle danken wir ihm, dass er uns diesen Wunsch, spontan und trotz Fieber, erfüllt hat.

Der Ständerat beschliesst Eintreten ohne Gegenantrag [LINK].

Im Nationalrat (Zweitrat) wird die Initiative am 22. September 2010 beraten. Es gibt 19 Voten. Während Links eher für die Beibehaltung der Velovignette ist, stellt sich Rechts eher dagegen. Der Entwurf wird mit 96:51 Stimmen angenommen [LINK].

2010: Die Schlussabstimmung im Parlament (Abschaffung; Episode 6)

01.10.2010

Die Beratung in den beiden Kammern beginnt am 16. Juni 2010. Die Schlussabstimmungen im Parlament finden am 1. Oktober 2010 statt. Der Nationalrat nimmt das Gesetz mit 127:58 [LINK], der Ständerat mit 38:2 Stimmen, bei einer Enthaltung an [LINK]. Die vom Bundesrat gewünschte Änderung wird sinngemäss am 1. Oktober 2010 in das Strassenverkehrsgesetz SVG aufgenommen.

2011: Das Gesetz (Abschaffung; Episode 7)

12.10.2011

Am 20. Januar 2011 läuft die Referendumsfrist für die Änderungen am Strassenverkehrsgesetz SVG unbenützt ab. Im Namen des Schweizerischen Bundesrats besiegeln Bundeskanzlerin Corina Casanova und Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey am 12. Oktober 2011 mit ihren Unterschriften unter das Gesetz das Ende der 120-jährigen Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen. Die Änderungen des SVG werden auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt [DOKUMENT].

Im Verhältnis zur Tragweite der Abschaffung der Fahrradkennzeichen sind die betreffenden Änderungen im Strassenverkehrsgesetz recht einfach und unspektakulär.

Artikel	**bisher**	**neu**
Art. 18 Abs. 1	Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz.	Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen.
Art. 18 Abs. 2	Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Kennzeichen und Versicherung der Fahrräder und ihrer Anhänger.	Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger
Art. 25 Abs. 2 Bst. h	(Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:) h. Fahrradkennzeichen	Aufgehoben
Art. 70	1 Radfahrer haften nach Obligationenrecht. 2 Das Fahrradkennzeichen darf nur abgegeben werden, wenn eine Versicherung besteht, welche die Haftung des Benützers des damit versehenen Fahrrades deckt. Die Versicherung hat auch die Haftpflicht der für den Benützer verantwortlichen Personen, namentlich des Familienhauptes, zu decken. 5 Solange das Kennzeichen gültig ist, kann die Versicherung nicht aussetzen oder aufhören.	1 Radfahrer haften nach Obligationenrecht.
Art. 73 Abs. 2 a	Ebenso deckt der Bund im Rahmen der Mindestversicherung nach diesem Gesetz die Ersatzansprüche für Personenschäden, die von nichtversicherten und nicht mit gültigen Kontrollschildern oder Kennzeichen versehenen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursacht werden. Er hat den Rückgriff auf die Personen, die den Schaden verschuldet haben oder für die Verwendung des nicht versicherten Fahrzeuges verantwortlich sind.	Der Nationale Garantiefonds hat folgende Aufgaben: 2. Radfahrer oder Benützer fahrzeugähnlicher Geräte, sofern der Schädiger nicht ermittelt werden kann oder der Schaden weder vom Schädiger noch von einer Haftpflichtversicherung noch von einer für ihn verantwortlichen Person oder einer anderen Versicherung gedeckt wird;
Art. 77 Abs. 1 1. Satz	Wenn ein Kanton Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge oder Kennzeichen für Fahrräder abgibt, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung besteht, haftet er im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung für den Schaden, für den die Halter der Motorfahrzeuge oder die Radfahrer aufzukommen haben.	Gibt ein Kanton Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge ab, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung besteht, so haftet er im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung für den Schaden, für den die Halter der Motorfahrzeuge aufzukommen haben.
Art. 77 Abs. 3	Diese Bestimmungen gelten sinngemäss für die Abgabe von Fahrzeugausweisen und Kontrollschildern oder Fahrradkennzeichen durch den Bund.	Diese Bestimmungen gelten sinngemäss für die Abgabe von Fahrzeugausweisen und Kontrollschildern durch den Bund.

2011: Die Verordnung (Abschaffung; Episode 8)

12.10.2011

Am 12. Oktober 2011 beschliesst der Bundesrat die entsprechenden Änderungen zur Aufhebung der Vignettenpflicht auf Verordnungsebene. Sie treten ebenfalls auf den 1. Januar 2012 in Kraft. Ab diesem Datum müssen Fahrräder in der Schweiz keine Vignette mehr tragen. Für Schäden, die Radfahrer und Radfahrerinnen verursachen, werden künftig ihre privaten Haftpflichtversicherungen oder diese selber aufkommen müssen [Medienmitteilung des Bundesrats]. Auf den Garantiefonds wird in diesem Zusammenhang nicht gross eingegangen.

2011: Produktion der letzten Velovignetten

Dieses [BILD] zeigt die Produktion der letzten Velovignette, offiziell Fahrradvignette genannt, für das Jahr 2011. Die fortlaufenden Seriennummern sind noch nicht aufgedruckt.

Zwischen 1989 und 2011 werden in sämtlichen Kantonen, anstelle der von 1893 bis 1988 geprägten Fahrradkennzeichen, selbstklebende Vignetten ausgegeben. Mit deren Abschaffung endet 2011, nach 120 Jahren, die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen.

Die Vignette selbst war 4 x 2 cm gross. Diese wurde direkt am Fahrrad aufgeklebt. Auf der zurückbleibenden Karte konnten die Besitzer die Marke, die Rahmennummer und die Farbe des Fahrrads eintragen. Bis 1988 wurden diese Daten zusammen mit den Personalien der Halter von der kantonalen Ausgabestelle der gepressten Aluminium-Schilder registriert. Auf diese Weise konnte z.B. auch ein gestohlenes Fahrrad von amtlicher Stelle identifiziert werden. Das Portal www.BikeFinder.ch war ein freiwilliges und kostenpflichtiges Registrierungssystem von Generali Versicherungen, um den Besitzern gestohlene und wieder gefundene Velos melden zu können.

2011 FL: Auch Liechtenstein schafft Fahrradkennzeichen ab

21.10.2011

Am 23. August 2011 stellt die Regierung Liechtensteins dem Landtag einen Antrag zur Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes. Bei der beantragten Änderung geht es einzig und alleine um die Abschaffung der Vignette für Fahrräder, welche wie folgt begründet wird:

- *Da die Schweiz, mit welcher Liechtenstein im Bereich des Strassenverkehrsrechts sowohl in rechtlichen als auch administrativen Belangen eng verflochten ist, auf den 1. Januar 2012 die Abschaffung der Velovignette beschlossen hat, ist es angezeigt, bezüglich der gesetzlichen Regelungen im Strassenverkehrsgesetz gleichzuziehen ...*
- *Da gegenwärtig der Staat die Versicherungssumme trägt, führt die erwähnte Gesetzesanpassung zu einer Entlastung des Staatshaushalts in der Grössenordnung von CHF 53'550.--.* (Anmerkung der Redaktion: Gemeint ist wohl die Versicherungsprämie nicht die Versicherungssumme)
- *Neben der Bevölkerung und dem Staat, profitieren auch die Gemeinden von der Gesetzesanpassung, indem der Verwaltungsaufwand für die Herausgabe der Velovignette entfällt.*

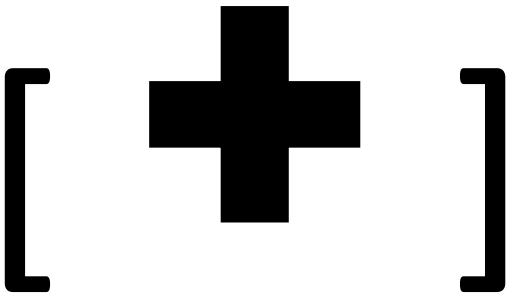
Die Vernehmlassung zeigt, dass mit Ausnahme des Verkehrs-Club Liechtenstein sämtliche Teilnehmenden einverstanden sind. Ihm geht es vor allem darum, die Identifikationsmöglichkeit der Velos z.B. bei Diebstählen beibehalten zu können [LINK].

Die vorgeschlagenen Änderungen werden mit dem Gesetz vom 21. Oktober 2011 über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes genehmigt und per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt [LINK] / vorhergehende Version gültig bis 31.12.2011 [LINK].

Mit dieser Gesetzesänderung werden nicht nur die Vignetten abgeschafft, welche seit Februar 2005 ausgegeben wurden, sondern es werden auch die Aluminium-Velonummern mit den Postleitzahlen aus dem Verkehr gezogen. Diese wurden per 1. Januar 1987 eingeführt, bis zur Einführung der Vignette ausgegeben und blieben, parallel zur Vignette, bis zum 31.12.2011 gültig.

2012: Eine Schweiz ohne Fahrradkennzeichen

01.01.2012



7. Randnotizen

Der Vertrieb

Die geprägten Schilder müssen zwischen 1893 und 1988 in der Regel bei einem Polizeiposten oder bei der Gemeindeverwaltung gekauft werden. Mit der dazu gehörenden Ausweiskarte, Radfahrerkarte oder Versicherungskarte werden der Halter sowie Marke und Rahmennummer des Fahrrads registriert. Auf diese Weise kann z.B. auch ein gestohlenes Fahrrad von amtlicher Stelle identifiziert werden.

Die selbstklebenden Vignetten können zwischen 1989 und 2011 auch bei der Post, der Bundesbahn, in Supermärkten usw. zu unterschiedlichen Preisen erworben werden. Auf die Registrierung von Halter und Fahrrad wird nun verzichtet. Das Portal www.BikeFinder.ch war ein freiwilliges und kostenpflichtiges Registrierungssystem von Generali Versicherungen, um den Besitzern gestohlene und wieder gefundene Velos melden zu können [BILD].

Die Bundesbetriebe

Eine Besonderheit stellen die Post, die Bundesbahn, der Zoll sowie die Armee dar. Diese Bundesbetriebe haben Dienstfahrräder mit einheitlichen Schildern, welche für die gesamte Schweiz unbeschränkt gültig sind. Die Fahrradkennzeichen des Bundes sind mit einem Schweizerkreuz gekennzeichnet [BILD]. Die Schweizer Armee hat diese Kennzeichen bereits 1905 eingeführt. Für die meisten der übrigen Bereiche des Bundes wurden diese speziellen Kennzeichen erst ab 1961 ausgegeben. Alleine mit der Geschichte dieser besonderen Gattung der Fahrradkennzeichen liesse sich ein Buch füllen. Zu Beginn wollten wir es bei diesem kurzen Hinweis belassen und nicht näher auf diese besondere Art der Fahrradkennzeichen eingehen. Doch dann haben wir gesehen, dass sich der Bundesrat insbesondere mit den Velonummern der Armee intensiv auseinandergesetzt hat.

Bei der Gründung der ersten Radfahrer Abteilungen der Armee wie auch bei der Einführung des Kennzeichens am Militär-Fahrrad hat der Bundesrat eine zentrale Rolle übernommen. Ausserdem hat er sich mehrmals aktiv in die Klärung der Stellung und die Auswirkungen dieser Armee-Kennzeichen auf das zivile Leben einschalten müssen. Dies führt in einzelnen Fällen soweit, dass sich der Bundesrat mit Gerichtsprozessen gegen einzelne Angehörige der Radfahrer-Truppe beschäftigen muss. Da diese Vorgänge in den Protokollen des Bundesrats äusserst gut dokumentiert sind, berichten wir über die interessantesten Fälle in eigenen Kapiteln auch in unserer Chronologie.

Im Anhang 3 der Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr von 1959 wird nun auch das neue Design der Kennzeichen für die Fahrräder des Bundes geregelt.

Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr 1959
Anhang 3: Kennzeichen für Fahrräder

B. Kennzeichen für Fahrräder des Bundes

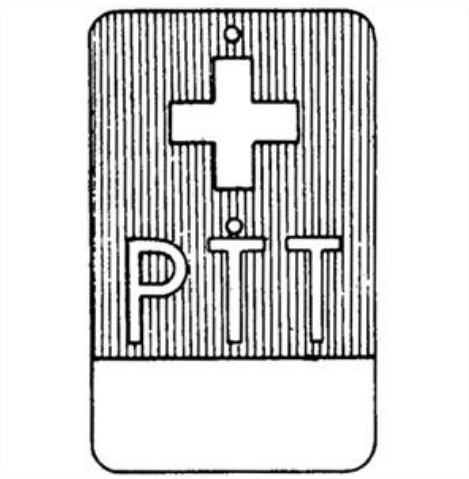
Die Kennzeichen sind 8 cm hoch und 5 cm breit. Sie sind aus Metall hergestellt. Im oberen Teil von 6 cm Höhe, der mit einem rot reflektierenden Belag versehen ist, sind ein weisses Schweizerkreuz von

2,3 cm Balkenlänge und 0,7 cm Balkendicke und darunter die in der nachfolgenden Liste vorgesehenen Buchstaben von 1,8 cm Höhe und 0,2 cm Strichstärke erhaben eingepresst. Im untern unbemalten oder hellfarbigen, nicht reflektierenden Teil von 2 cm Höhe ist entweder eine schwarze Kontrollnummer erhaben eingepresst oder eine kleine, farblose Zahl eingeprägt (Figur 2).

Die Kennzeichen werden von folgenden Amtsstellen abgegeben:

> *Die Kennzeichen werden von folgenden Amtsstellen abgegeben:*
> *a. Vom Automobildienst der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung:*
> *für Fahrräder der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung (Buchstaben PTT)* [BILD]*;*
> *für Fahrräder der Regiebetriebe und von Bundesstellen, die über keine eigenen Kennzeichen verfügen (Buchstaben PR)* [BILD]*;*
> *b. Von der Kriegsmaterialverwaltung:*
> *für Mannschaftsräder und Korpsmaterial-Fahrräder (Buchstabe M)* [BILD]*;*
> *für Fahrräder der Militärverwaltung und der Festungswachtformationen (Buchstaben MV)* [BILD]*;*
> *c. Von der Eidgenössischen Oberzolldirektion:*
> *für Fahrräder der Zollverwaltung (Buchstaben ZD)* [BILD]*.*

Figur 2



Fürstentum Liechtenstein (FL)

Selbstverständlich ist das Fürstentum Liechtenstein, obwohl am östlichen Rand der Schweiz, keine Randnotiz. Eine Randnotiz gibt es hier für die Fahrradkennzeichen des Kleinstaats. Da dieser bereits den Schweizer Franken als Währung übernommen hat, werden auch die Fahrradkennzeichen (FL) [BILD] nach ähnlichen Normen wie in der Schweiz ausgegeben. Aus diesem Grund gibt es in unserer Sammlung nicht 26 (Anzahl Schweizer Kantone) sondern 27 verschiedene Initialen [BILD].

Bei diesem kurzen Hinweis wollten wir es zu Beginn belassen und nicht näher auf die Fahrradkennzeichen unserer Nachbarn eingehen. Doch im Laufe unserer Nachforschungen stellte sich heraus, dass sich aus den Parallelen und Unterschieden der beiden Velonummern-Geschichten einige äusserst bemerkenswerte Begebenheiten sowie die Möglichkeit der Erweiterung unserer eidgenössischen Sichtweise ergeben. Die wichtigsten Aspekte haben wir in unsere Chronologie eingebaut und in eigenen Kapiteln, jeweils mit dem Titel-Vermerk «FL», beschrieben.

Wenig Respekt gegenüber der Geschichte im Fürstentum

Am 6. November 2006 (Archiv) wurde im Wikipedia-Artikel «Fahrradkennzeichen» ein Kapitel «Liechtenstein» eröffnet. Dieses Kapitel besteht aus zwei ganzen Sätzen. Am 27. März 2010 wurde dem Kapitel «Liechtenstein» der Titel entzogen und die beiden Sätze im übrigen Text untergebracht. Diese Version bleibt bis zu unserem letzten Besuch am 20.01.2024 so stehen: Stand 11. Dezember 2023 (Archiv).

Beide Sätze hätte man im Artikel, ohne Schaden anzurichten, einfach weglassen und sich auf die fundiertere Recherche der Geschichte in der Schweiz konzentrieren können. Doch nun, da die beiden Eingang in die grösste Enzyklopädie der Welt gefunden haben und die Person, welche sie verfasst hat, gemäss eigenen Angaben aus der Schweiz ist, stellt sich die Frage, weshalb hier die Geschichte der fürstlichen «Radtäfele» aus Schweizer Sicht derart despektierlich behandelt wird. Schlicht eine Respektlosigkeit gegenüber der Geschichte und eine Respektlosigkeit gegenüber den Wikipedia-Benutzern. Es geht nicht nur darum, dass der Umfang der Sache nicht gerecht wird, sondern vor allem darum, dass die Aussagen der beiden Sätze offensichtlich nicht recherchiert und darüber hinaus einfach falsch sind.

Für diese in unzulässigem Mass reduzierte und falsche Schweizer Sicht der Dinge bitten wir die Menschen in Liechtenstein um Entschuldigung.

Der erste Satz: «*Die Geschichte in Liechtenstein ist ähnlich wie in der Schweiz*». Aus einer Schweizer Feder eine ignorante, wenn nicht sogar arrogante Behauptung. Selbstverständlich gibt es Ähnlichkeiten, doch beschränken sich die meisten auf Äusserlichkeiten wie die Form der Aluminiumkennzeichen, die Ausgestaltung gewisser Gesetze oder den Umstand, dass es in beiden Ländern eine Velovignette gegeben hat.

Denn bereits bei etwas genauerem Hinsehen, und zugegebenermassen auch zu unserer eigenen Überraschung, hat sich die Geschichte der Fahrradkennzeichen im Fürstentum in zahlreichen und wesentlichen Aspekten völlig unterschiedlich, um nicht zu sagen erfrischend anders als in der Schweiz entwickelt. Schon früh ist man in Liechtenstein oft mutiger, pragmatischer, effizienter, flexibler und vor allem auch wesentlich kundenfreundlicher, sozialer und umweltfreundlicher.

Dies ist auch der Grund, weshalb wir uns, entgegen unserem ursprünglichen Plan, entschieden haben, die Geschichte der Fahrradkennzeichen aus dem Fürstentum möglichst gleichwertig in diese Arbeit zu integrieren. Wäre sie im Wesentlichen ein Spiegelbild der Entwicklungen in der Schweiz gewesen, hätte uns schlicht der Anreiz gefehlt, diese hier auch noch einzubeziehen.

Die wesentlichen Unterschiede, welche in einzelnen Kapiteln dieser Arbeit im Detail beleuchtet und die meisten davon in Wikipedia mit keiner Silbe erwähnt werden, bestehen unter anderem darin, dass im Gegensatz zur Schweiz, in Liechtenstein:

- die ersten Fahrradkennzeichen von den Fahrrad-Vereinen eingeführt werden
- der Grund dieser Einführung nicht die Durchsetzung der Verkehrsregeln, sondern der Grenzverkehr mit Österreich ist
- die staatlichen Fahrradkennzeichen bereits 1931 wieder abgeschafft werden
- 1945 die Schilder ein zweites Mal eingeführt werden
- die Banderole mittels Verordnung zwar vorgesehen, in der Praxis jedoch nie eingeführt wird
- parlamentarische Prozesse, welche in der Schweiz Jahre in Anspruch nehmen, innert Minuten abgehandelt werden

- 1987 die einzigartigen Aluminium-Schilder mit den Postleitzahlen der Gemeinden eigeführt und diese kostenlos abgegeben werden
- gleichzeitig die öffentliche Hand die Prämien für die Haftpflichtversicherung übernimmt
- die Fahrradkennzeichen danach unbeschränkt gültig bleiben
- die Aluminium-Kennzeichen und die selbstklebende Vignette gleichzeitig gültig sind
- die Vignette nicht termingerecht zur Ausgabe bereitgestellt werden kann
- die Vignette im Hochformat ausgegeben wird
- die Möglichkeit, sein Velo, für den Fall eines Diebstahls, auch mit der Vignette bei der Polizei registrieren zu lassen
- die Aluminium-Schilder bis zum bitteren Ende 2011 überleben usw.

Den zweiten Satz des Wiki-Artikels haben wir bereits im Kapitel «2005 FL: Eine Wahl oder keine Wahl, das ist hier die Frage!» behandelt.

8. Das Ende …

der wundersamen Abenteuer eines verordneten Gebrauchsgegenstands

Alles hat seine Zeit.

Am 31. Dezember 2011 wird die kreative und bewegte Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen, welche 1892 im Kanton Basel-Stadt und parallel 1893 in der Stadt Zürich ihren Anfang nahm, unwiederbringlich abgeschlossen. Von einer Handvoll Städten, 26 Kantonen und Liechtenstein in weit über 100 verschiedenen Design-Varianten ausgegeben, wurde die Velonummer 2023 offiziell zum Schweizer Kulturgut erklärt.

Ebenso wie die Ausgabe der ersten Velonummern 1893 darf dieses Ereignis, zumindest in Bezug auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz, als historisch bezeichnet werden.

Mit der Abschaffung der Velovignette in der Schweiz und der Vignette für Fahrräder in Liechtenstein Ende 2011 sind die Schweiz und das Fürstentum in Sachen Fahrradkennzeichen erstmals seit Anfang 1987 wieder auf demselben Stand. Damals hatte das Fürstentum mit seinen Aluminium-Velonummern mit den Postleitzahlen der Gemeinden sowie deren kostenlose Abgabe einen völlig anderen Weg als die Schweiz eingeschlagen. Trotz unterschiedlichen Wegen und unterschiedlichem Takt in den letzten Jahrzehnten haben sich beide Länder auf denselben Zeitpunkt von der selbstklebenden Vignette und damit auch endgültig von den Fahrradkennzeichen verabschiedet.

Damit endet nach 120 Jahren auch die wundersame und nach all unseren Recherchen immer noch mit manchem Geheimnis umwobene Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen. Eine in mancher Hinsicht durch und durch eidgenössische Evolution mit politischen Turbulenzen, dunkeln Flecken, scheinbaren aber entscheidenden Zufälligkeiten, überraschenden Umbrüchen, unterschiedlichen Überlebensstrategien, amtlichen und kreativen Protesten, bedrohten Gattungen und schlussendlich dem Aussterben einer ganzen Art.

Die kleine Geschichte dieses verordneten Gebrauchsgegenstands ist ein Paradebeispiel für den Erfindergeist und die Kreativität unseres Landes; dafür, wie die Zeit Dinge und die Dinge die Zeit verändern; wie und in welche Richtung wir unsere Gesetze seit 1892 entwickelt haben; welche Rolle das Aussitzen schwieriger Situationen in unseren politischen Prozessen spielt; wie Konkordanz auf höchstem Niveau funktioniert; wie Schweizerinnen und Schweizer ticken; wie die Schweiz ihr Anderssein pflegt und dass wir dann und wann sogar mit Traditionen brechen.

Gleichzeitig endet (im zweiten Anlauf) auch in Liechtenstein die Geschichte der Fahrradkennzeichen, welche etwas kürzer ist und in vielen wichtigen Aspekten völlig anders verläuft als in der Schweiz. Am kleinen Beispiel der Fahrradkennzeichen wird uns auf eindrückliche Art aufgezeigt, wie die Unterschiede zwischen Konkordanz und konstitutioneller Erbmonarchie pragmatisch und effizient zum Wohle des Volkes genutzt werden können.

9. Pro Patria ehrt Velonummer als Schweizer Kulturgut

Am 16. Dezember 2022 wurden wir von der Agentur CP9 AG, advanced marketing solutions aus Adliswil kontaktiert. Bei dieser Anfrage ging es um Auskünfte zu einem Projekt «1.-August-Abzeichen» (Nationalfeiertag) im Auftrag von Pro Patria. Ob dieses Projekt dann wirklich umgesetzt werden sollte, erfuhren wir nicht und der Kontakt verblasste in unserer Erinnerung.

Und dann wie aus heiterem Himmel. Während wir diese Geschichte recherchieren und bereits 120 Seiten niedergeschrieben haben, stellt Pro Patria das 1.-August-Abzeichen 2023 vor. Es wird am 3. Juni 2023, im Museo Nazionale del San Gottardo auf dem Gotthardpass, von Nationalratspräsident und Pro Patria Ehrenpräsident Martin Candinas präsentiert – die Velonummer [BILD]. Seit 1923 ist dies das 101. Abzeichen zum Nationalfeiertag. Wir sind ganz der Meinung von Pro Patria, wenn es ausdrücklich als «innovativ» bezeichnet wird.

Weiter schreibt Pro Patria dazu: «*Das Abzeichen steht für Zugehörigkeit, Hilfsbereitschaft und Solidarität der Bevölkerung, für die Heimat Schweiz. Es wurde in Horn (TG) hergestellt und in Institutionen für Menschen mit einer Beeinträchtigung in Zürich zusammengesetzt. Die "Velonummer" ist zwar keine Schweizer Erfindung, jedoch ein Schweizer Kulturgut von 1892 bis 1988*» [LINK].

Damit wird die Velonummer, 130 Jahre nach ihrer ersten Ausgabe 1893 und 34 Jahre nach ihrer Abschaffung per 1. Januar 1989, postum und offiziell zum Kulturgut erklärt.

Eine unerwartete und wirklich würdige Ehrung. Wir sind gerührt und auch ein wenig stolz, einen Beitrag zum Erhalt des neu gekürten Kulturgutes der Schweiz und zeitlich «abgestimmt» zur Dokumentation seiner Geschichte beigetragen zu haben. – Freude herrscht.

Das «Pro Patria-Design» ist eine Mischung aus zwei bereits bekannten Designs. Einerseits im oberen Bereich das «Schweizer-Norm-Design» mit dem Kantonskürzel, welches hier gesamtschweizerisch mit dem «CH» für «Confoederatio Helvetica» ersetzt wird, andererseits im unteren Bereich mit dem zweistelligen Gültigkeitsjahr sowie dem Streifen ohne Belag mit der Versicherungsnummer am unteren Rand, welche hier mit dem Schriftzug «Pro Patria» ersetzt wird [BILD]. Das Schweizerkreuz wurde den Kennzeichen des Bundes entlehnt, wie es für das Militär, die PTT, den Zoll usw. verwendet wurde [BILDER].

10. aktuelle Ereignisse

2014: Interpellation - Veloschilder gegen Velolittering

19.06.2014 / 13.08.2014 / 26.09.2014

Nachdem am 1. Januar 1989 der Wechsel vom Fahrradkennzeichen aus Aluminium zur Velovignette vollzogen wurde, versuchte die damalige Auto-Partei bereits am 4. Oktober 1989 die Velonummer wieder einzuführen. Diese sollte nun allerdings mit grosser, aus Distanz lesbarer Nummer, wie in der Zeit vor 1933, versehen sein. Auf diesem Weg sollte sichergestellt werden, dass Velofahrer im Falle einer Gesetzesübertretung im Strassenverkehr identifiziert werden können. Das Postulat wird abgelehnt, doch kommt es im Bundesparlament immer wieder zu ähnlichen Vorstössen.

So zum Beispiel am 19. Juni 2014 als Nationalrat Markus Lehmann (BS) von der Mittefraktion seine Interpellation «Stopp dem Velolittering» einbringt. Darin beschreibt er die Situation wie folgt: «*Seit die Veloschilder schweizweit abgeschafft wurden, stellt man in den Städten und grösseren Agglomerationen eine Zunahme von wild abgestellten Fahrrädern fest, welche nicht nur ein unschönes Bild abgeben, sondern auch zum Diebstahl einladen. Seit die Privathaftpflichtversicherungen die Haftpflichtdeckung für Velos automatisch integrieren, haben die Behörden keine Informationen mehr über die Halter von Velos. Die Kosten für die Aufwände von nicht sorgfältig und verbotenerweise abgestellten Velos bleiben bei den Behörden, und der Steuerzahler muss dafür aufkommen! Weiter ist eine zunehmende Disziplinlosigkeit bei vielen Velofahrern festzustellen, mit teilweise nahezu kriminellem Verhalten im Strassenverkehr (Basel zwei Tote, Velo gegen Velo!).*»

Anschliessend lautet die erste seiner vier Fragen an den Bundesrat: *Wie stellt er sich zur Wiedereinführung von Veloschildern, um fehlbare Halter identifizieren zu können? Wenn nicht bundesweit, könnte man die Einführung den Kantonen gestatten, welche vom Velolittering stark betroffen sind, wie z. B. Basel?*»

Am 13. August 2014 nimmt der Bundesrat zu den vier Fragen ausführlich, schriftlich Stellung. Zur ersten Frage antwortet er unter anderem: «*Die Einführung von Velokennzeichen oder -schildern zur Identifizierung des Eigentümers würde die Schaffung eines Fahrradeigentümer-Registers bedingen. Dazu müssten die gesetzlichen Grundlagen auf Stufe Bundesgesetz geschaffen werden. Die Erfassung von rund vier Millionen Fahrrädern und ihren Eigentümern sowie die anschliessende Pflege der Mutationen in dieser Datenbank hätten einen enormen Informatik- und Verwaltungsaufwand zur Folge. Dieser dürfte in keinem Verhältnis zum erhofften Nutzen stehen*.» [LINK]

Wie üblich wird anschliessend über den Vorstoss im Nationalrat nicht debattiert, womit die Interpellation «erledigt» ist. Allerdings lässt Lehmann anlässlich der Sitzung vom 26. September 2014 vermerken, dass ihn die Antwort des Bundesrats «nicht befriedigt». Was in diesem Fall wirklich keine parlamentarische Floskel ist, denn ...

2014: Motion - Veloschilder zur Identifikation der Besitzer

25.09.2014 / 05.11.2014 / 03.12.2015

Am 25. September 2014, also bereits einen Tag vor obiger Sitzung im Nationalrat, reicht Nationalrat Markus Lehmann (BS) von der Mittefraktion seine Motion «Einführung von Veloschildern zur Identifikation der Besitzer» ein. Damit wird er wesentlich verbindlicher, denn nun will er dem

Bundesrat folgenden Auftrag erteilen: «*Der Bundesrat wird gebeten, die entsprechenden gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, um alle Zweiräder bzw. deren Besitzer zu identifizieren, damit diese bei Verkehrsübertretungen entsprechend belangt werden können. Dies soll durch (Wieder-)Einführung von Veloschildern geschehen, kostenneutral, d. h., die administrativen Kosten werden den Velobesitzern übertragen. Ob die Kantone eine Kostenregelung im Sinn der Weiterbelastung übernehmen, sei ihnen zu überlassen.*»

Dazu nimmt der Bundesrat am 5. November 2014 Stellung: «*Der Bundesrat erachtet die Einführung von Veloschildern als nicht zielführend und verweist auf die entsprechenden Ausführungen in seiner Antwort auf die Interpellation 14.3490*» (siehe oben). Also beantragt der Bundesrat dem Nationalrat die Ablehnung der Motion.

Nun hätte der Nationalrat als nächstes darüber entscheiden sollen, ob der Auftrag trotz obigem Antrag an den Bundesrat überwiesen werden soll. Doch dazu kommt es nie, denn die Zeit bzw. die Wahlen im Kanton Basel-Stadt spielen gegen Lehmann. Die Basler CVP verliert 2015 ihren Sitz im Nationalrat. Trocken wird in der Chronologie des Ratsbetriebs zum Geschäft am 3. Dezember 2015 festgehalten: «Abgeschrieben, weil die Urheberin / der Urheber aus dem Rat ausgeschieden ist.» [LINK]

2023 BL: Baselbieter Landrat diskutiert Fahrradsteuer und Fahrradkennzeichen

02.11.2023

Ob die Fahrradkennzeichen eines Tages wieder zurückkommen, ist keine rhetorische Frage. Denn zumindest auf kantonaler Ebene kommt es immer wieder vor, dass Vorstösse zur Einführung von Gebühren oder gar Steuern für Fahrräder eingereicht werden.

So bringt zum Beispiel Landrat Rolf Blatter (FDP Basel-Land) am 2. November 2023 im Parlament des Kantons Basel-Land sein Postulat «Steuern für Fahrräder» ein. Im Postulat selbst werden die Fahrradkennzeichen nicht erwähnt, da über die Durchführung der Besteuerung generell nichts Konkretes gesagt wird. Jedoch wird aus der Stellungnahme des Regierungsrats vom 30. Januar 2024 klar, dass die Umsetzung einer Fahrradsteuer unter anderem auch Fahrradkennzeichen voraussetzen würde: «*Die Herausgabe der Berechtigungen (Vignetten, Kleber etc.), die Sicherstellung und Bewirtschaftung der Einnahmen und insbesondere auch die Kontrollen und Abgrenzungsfragen würden einen administrativen Ausbau mit mehr Personal und zusätzlichem Sachaufwand nach sich ziehen*» [LINK / Sitzung vom 8.2.2024, Traktandum 13].

An seiner Sitzung vom Februar 2024 lehnt das Parlament das Postulat mit 44:33 Stimmen ab. Von seinen 16 Parteikolleg*innen unterstützen lediglich 5 das Anliegen von Rolf Blatter. Hingegen stimmen dem Postulat 17 der 21 Mitglieder der SVP zu.

Dass das Postulat von 3/7 der anwesenden Parlamentarier*innen unterstützt wird, ist der Beweis dafür, dass Alt-Bundesrat Moritz Leuenberger recht hat, wenn er im Vorwort zu dieser Dokumentation feststellt: «*Ist dies das Ende? Ist die Velonummer endgültig erstorben? Wurde sie in den lodernden Flammen der Liberalisierung verbrannt. Nein, noch glüht sie in ihrer Asche und harrt ihrer Wiedergeburt*». Also können wir nicht ausschliessen, dass auch seine Prophezeiung zutrifft: «*Sie wird emporsteigen wie ein Sonnenvogel, der gen Himmel fliegt. Es kommen bessere Zeiten, wo sie, vielleicht durch eine Metamorphose in einen Chip mutiert, ihre früheren Aufgaben wahrnehmen und vervollkommnen wird*».

Wenig später müssen wir Moritz Leuenberger schon beinahe prophetische Fähigkeiten attestieren.

2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette

01.04.2024 / 07.2025

Und wieder befinden wir uns im Kanton Basel-Land. Unter dem Titel «Massendelikt im Baselbiet» berichtet die Basler Zeitung in ihrer Onlineausgabe am 3. April 2024 über eine neuartige Velo-Vignette. Zuerst denken wir an einen verspäteten April-Scherz. Doch sind das keine Fakenews, sondern es handelt sich um eine Innovation, die tatsächlich per 1. April 2024 eingeführt wird [LINK]. Das kam so.

Mario Stocker arbeitet bereits seit etlichen Jahren in der Assekuranz, als er im März 2010 in Nidwalden die Firma Suisse Alpine Service AG gründet. Als erstes Produkt bringt er eine Skiversicherung auf den Markt, welche über den Skihandel vertrieben wird. Zu diesem Zeitpunkt ist der Vertrieb der Velovignette für die Post, die SBB und einige Grossverteiler ein lukratives Geschäft, das nun über Nacht wegbricht. Als per Ende 2011 die Velovignette in der Schweiz abgeschafft wird, lanciert Stocker in Zusammenarbeit mit der Migros den Bikefinder Lost & Found Service «Suisse Velo». Dabei handelt es sich bereits um eine Vignette, welche elektronisch auf einer zentralen Plattform registriert werden kann. Auf dieses System haben Gemeinde- und Kantonspolizei Zugriff. Allerdings steht dieser Service ausschliesslich Personen zur Verfügung, welche für ihr Fahrrad eine «Suisse Velo-Versicherung» bei der Helvetia abgeschlossen haben, zu deren Verkauf der Bikefinder auch als Trigger dienen soll [LINK].

Der Bikefinder findet Anklang, weshalb Stocker nun den Lost & Found Service auch der breiten Öffentlichkeit zugänglich machen will. Als ersten Partner kann er die Polizei Basel-Landschaft gewinnen. Zusammen starten sie den Lost & Found Service mit der Neuauflage der Velo-Vignette für die gesamte Bevölkerung am 1. April 2024. Die einmalige Gebühr, welche für Privatpersonen CHF 9.00 beträgt, übernimmt der Kanton Basel-Land [BILD]. Nach der geglückten «Test-Phase» im Baselbiet, will sich Stocker bis Ende 2024 die erforderliche Unterstützung aus der Politik verschaffen, um mit der Bikefinder-Vignette im Jahr 2025 schweizweit durchstarten zu können (E-Mail 22.4.2024).

Stand Juli 2025 kann die Velo-Vignette inzwischen auch bei der Kantonspolizei Nidwalden, der Caritas Zentralschweiz sowie einigen Fahrradgeschäften bezogen werden.

Das Problem, welches dieser Lösung zugrunde liegt, ist die hohe Zahl der Velo-Diebstähle. Dazu schreibt die Polizei Basel-Landschaft am 3. April 2024 in einer Medienmitteilung: «*In der polizeilichen Kriminalstatistik wurden im vergangenen Jahr 2'201 Velos und E-Bikes als gestohlen registriert. Damit ist der Fahrraddiebstahl in unserem Kanton ein Massendelikt. Um dem entgegenzuwirken, lanciert die Polizei Basel-Landschaft zusammen mit Suisse Velo eine neue Velo-Vignette. Als erstes Polizeikorps in der Schweiz arbeitet die Polizei Basel-Landschaft exklusiv mit Suisse Velo zusammen und hat Zugriff auf deren umfangreiche Datenbank, um bei Kontrollen oder beim Auffinden von Velos möglichst rasch den/die registrierte/n Besitzer/in ausfindig machen bzw. kontaktieren zu können*» [LINK].

Gemäss Kriminalstatistik 2023 des Kantons Basel-Land teilen sich die 2201 Diebstähle in 1151 Velos und 1050 E-Bikes auf. Die Aufklärungsrate lag bei 2.7% bzw. 6.6% [LINK]. D.h. 1120 Velos und 981 E-Bikes bleiben verschwunden. Gleichzeitig hat die Polizei im Jahr 2023 rund 300 besitzerlose Zweiräder an das Kantonale Fundbüro geliefert, wie man uns dort telefonisch mitteilt. Diese werden nach einer Aufbewahrungsfrist von drei Monaten vom Fundbüro an die Öffentlichkeit verkauft.

Ausserdem ist der Medienmitteilung zu entnehmen, wie einfach der Lost & Found Service funktioniert: «*Die Velovignette wird auf das Fahrrad geklebt und anschliessend registriert sich der/die Besitzer/in auf der Website www.velo-vignette.ch*».

Bemerkenswert ist allerdings, dass sich auch Bewohner*innen anderer Kantone ihre Vignette vom Kanton Basel-Land finanzieren lassen können, da es bei der Registrierung offenbar (noch) nicht möglich oder nicht gewollt ist, die Feststellung des Wohnkantons miteinzubeziehen. Unsere Frage: «Sie geben die Vignette kostenlos ab, d.h. gemäss Suisse Velo tragen Sie die Kosten dafür. Wie verhindern Sie, dass sich nun Velofahrer*innen aus St. Gallen, Genf und Lugano auf Ihre Kosten eine Vignette besorgen bzw. eine Registrierung vornehmen?» antwortet uns die Polizei Basel-Landschaft am 3. Juni 2024 per E-Mail: «*Das können wir nicht verhindern. Die Velo-Vignette der Polizei Basel-Landschaft wird grundsätzlich aber vor allem in unserem Kanton an die Bevölkerung verteilt.*» Die Frage «Mit wie vielen Registrierungen rechnen Sie 2024 und längerfristig?» antwortet die Pressestelle: «*Dazu können wir keine fundierte Aussage machen. Fakt ist, dass sich bereits in den ersten vier Wochen mehrere hundert Personen registriert haben. Wir hoffen natürlich, dass sich möglichst viele Personen registrieren, nur so können wir auch eine entsprechende Wirkung erzielen.*».

Noch im selben Monat wird auch im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt mittels «Anzug» die Einführung der neuen Velo-Vignette verlangt [LINK]. Gemäss einer Graphik in einem Beitrag von SRF News vom 14. April 2024 (mit Audio des Regionaljournals 9.4.2024) werden pro Einwohner in keinem Kanton so viele Velos gestohlen wie in Basel-Stadt [LINK]. Laut Kriminalstatistik wurden im Jahr 2023 im Kanton Basel-Stadt 3192 Velos und 1879 E-Bikes gestohlen. Gemäss einem Artikel in der Onlineausgabe der Basler Zeitung vom 19. April 2024 lag die Aufklärungsrate 2023 gerade mal bei 2,1 Prozent bei den Velos und bei 4,9 Prozent bei den E-Bikes. D.h. von 100 als gestohlen gemeldeten Velos finden nur 2 den Weg zu ihren Besitzern zurück.

Ausserdem wurden im Jahr 2023 gemäss Auskunft der Medienstelle des Justiz- und Sicherheitsdepartements des Kantons Basel-Stadt (E-Mail vom 13.6.2024) 1457 «herrenlose» Velos sichergestellt. Davon konnten 107 oder 7.3% dieser Fahrräder wieder ihren Besitzern ausgehändigt werden. Bei den E-Bikes, Mofas und E-Trottinetts betrug diese Rate jedoch 35.7% (40 von 112). Diesen markanten Unterschied erklärt die Medienstelle folgendermassen: «*Die Zahl der E-Bikes, Mofas und E-Trottinetts ist deshalb höher, weil ein Teil davon über das Kontrollschild zugeordnet und die Halter somit kontaktiert werden können*». Daraus wiederum lässt sich schliessen, dass sich die Quote der Zuweisung sowohl von gestohlenen wie auch von herrenlosen Velos mit einer registrierten Vignette deutlich erhöhen lässt.

An diesem Punkt werden wir von der Geschichte eingeholt. Dieses Problem hatten wir in der Schweiz schon einmal. Ab dem Jahr 1933, als mit dem ersten Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr die Nummerierung der Fahrradkennzeichen ausdrücklich verboten wurde. Eine der Folgen war eine wahre Flut von aufgefundenen Velos, welche ihren Besitzern nicht mehr zugewiesen werden konnten, da nun die Register fehlten, in welchen die Velonummern mit den Adressen der Besitzer verzeichnet waren. Im Zusammenhang mit seiner Motion zur Wiedereinführung der nummerierten Kontrollschilde für Fahrräder führt Emil Nietlispach (CVP Aargau) am 26. März 1935 im Nationalrat zwei anschauliche Beispiele an: «*Bei uns im Kanton Aargau beispielsweise sind die Bezirksämter zu den reinsten Arsenalen verloren gegangener und gestohlener Velos geworden. Kürzlich wusste die Presseagentur zu melden, dass beispielsweise auf dem Lohnhof in Basel* (ehemaliger Sitz der Kantonspolizei) *nicht weniger als 500 gestohlene Velos sich vorfinden, deren Eigentümer sich nicht wieder ausfindig machen lassen.»* [DOKUMENT]

Wir werden das Projekt mit Interesse verfolgen und hoffen, dass sich diese für Behörden und Velofahrer*innen sinnvolle Lösung durchsetzen wird.

Mit der Einführung einer Velo-Vignette mit elektronisch einlesbarem Barcode befinden wir uns nun tatsächlich im Bereich der leuenbergerschen Prophezeiung zur Velonummer: «*Es kommen bessere Zeiten, wo sie, vielleicht durch eine Metamorphose in einen Chip mutiert, ihre früheren Aufgaben wahrnehmen und vervollkommnen wird*» (siehe Vorwort).

2024: Die teuerste Velonummer der Schweiz - Winterthur 1895

26.05.1895 / 07.04.2024

Bevor wir in die Auktion der teuersten Velonummer der Schweiz (Stand 7.4.2024) eintauchen, noch dies. Nicht dokumentiert, jedoch unter Sammlern überliefert ist, dass Mitte der 1990-er Jahre ein Kennzeichen der Post, wie jenes in unserer Sammlung [LINK], für CHF 2'800 verkauft wurde. Bei diesem Schild ist allerdings nicht sicher, ob es eine Velonummer ist. Vermutlich handelt es sich eher um ein Motorradkennzeichen.

Doch nun zu Andy W. (Name der Redaktion bekannt). Im Keller seines Grossvaters findet er unter anderem ein paar alte Velonummern aus dem Kanton Zürich. Einige davon liegen möglicherweise schon seit über 120 Jahren dort. Denn darunter befinden sich zwei kantonale Kennzeichen des Bezirks Affoltern aus dem Jahr 1902, «Z2 172» und «Z2 268» sowie das Kennzeichen «1515» aus der Stadt Winterthur [LINK]. Bei den beiden Schildern des Kantons handelt es sich um den ersten Jahrgang, der ausgegeben wurde. Hingegen wurden auf dem Gebiet der Stadt Winterthur bereits ab dem Jahr 1895 Nummern für Fahrräder in Verkehr gesetzt. Ob das Schild mit der Nummer «1515» im Jahr 1895 oder erst später ausgegeben wurde, ist noch nicht geklärt. Ein solches Kennzeichen ist unseres Wissens bisher in keiner Sammlung enthalten. Andy W. entschliesst sich, verschiedene Gegenstände seines Grossvaters zu verkaufen. Dazu gehören auch die drei erwähnten Velonummern, von deren Alter und Bedeutung er jedoch nichts weiss:

- Am 28. März 2024 stellt er die Schilder auf Ricardo zur Auktion ein; Startpreis pro Schild CHF 65.
- Wegen eines technischen Problems beginnt die Auktion sofort, d.h. sie wird schon am Morgen und nicht wie beabsichtigt erst nach 20.00 Uhr gestartet.
- A. zieht das Angebot unverzüglich wieder zurück, was möglich ist, da noch keine Gebote abgegeben wurden.
- Jedoch hinterlassen die annullierten Angebote Spuren im Internet, welche bei einigen Sammlern auf dem Radar erscheinen, noch bevor die Auktionen am Abend zur korrekten Zeit gestaffelt gestartet werden.
- Deshalb erhält A. nun von Sammlern über Ricardo schon am frühen Nachmittag Angebote für das Kennzeichen «Z2 172» von bis zu CHF 300.
- Auf diese Angebote geht A. nicht ein, da er aufgrund dieser überraschenden Reaktionen nun vermutet, dass seine Trouvaillen mehr wert sind.
- Im Laufe seiner weiteren Recherchen stösst A. auch auf das Schweizer Velonummern Museum. Um 13:08 Uhr nimmt er mit uns Kontakt auf und fragt an, was wir für die Velonummer «Z2 268» bieten würden. Wir antworten, dass wir mit den Mitteln unseres Vereins in dieser Grössenordnung leider nicht mithalten können.
- Am selben Abend beginnen die Auktionen.
- Am 30. März 2024 gehen die Angebote für die einzelnen Schilder bereits gegen 600 Franken. An diesem Punkt bleiben die Angebote mehrere Tage stehen; die Ruhe vor dem Sturm.
- Wie zu erwarten, erfolgen die nächsten Gebote erst kurz vor Ablauf der Auktion. Die Rallye geht am Sonntag, 7. April 2024, eine gute Stunde vorher los.

- Als erstes kommt die Velonummer «Z2 172» aus dem Jahr 1902 unter den Hammer. Sie geht nach 26 Geboten um 20:34 Uhr für CHF 2'004.
- Um 20:52 Uhr wechselt das Kennzeichen «Z2 268» nach 39 Geboten für CHF 2'405 den Besitzer.
- Beide Velonummern liegen trotz ihres stolzen Preises noch unter dem bisherigen Rekord von CHF 2'800.
- Durch die zahlreichen Gebote zum Schild «Z2 268» wird diese Auktion mehrmals um 3 Minuten verlängert. Obwohl vom Anbieter nicht so geplant, hat das zur Folge, dass die Versteigerung der Velonummer «1515» aus Winterthur bereits beginnt, währenddem die Auktion «Z2 268» noch in Gang ist.
- Was nun folgt, ist für die passiven Zuschauer ein wahrer Krimi, für aktive Bieter, welche sich für beide Schilder interessieren, der blanke Wahnsinn. Noch während beide Auktionen im Gang sind, nimmt «1515» die Hürde von CHF 2'800. Damit ist der rund 30 Jahre alte Rekord bereits gebrochen.
- Nun fragt sich nur noch, wie deutlich «1515» abheben wird. An dieser Auktion beteiligen sich sieben Bieter, von denen ab CHF 2'850 nur noch zwei mitziehen und es geht direkt bei CHF 3'220 weiter. Filmreif treiben sich die beiden Konkurrenten nun in die Höhe; nach jedem neuen Gebot wird die Auktion um weitere drei Minuten verlängert.
- Nach 72 Geboten steht der Preis um 20:56 Uhr auf sagenhaften CHF 4'850. Womit der bisherige Rekord um mehr als CH 2'000 übertroffen wird und «1515» an den Bieter «Pl******» geht. Womit wohl nicht nur unsere, sondern auch die Erwartungen von Andy W. deutlich übertroffen werden [DOKUMENT].

Nicht übertroffen wurden offenbar die Erwartungen des Bieters. Wir können davon ausgehen, dass er für «1515» noch mehr bezahlt hätte. Denn sein Höchstgebot hat er bereits am 28. März 2024, bei Eröffnung der Auktion abgegeben. D.h. in der Schlussphase der Auktion hat er sich gar nicht mehr aktiv beteiligt; möglicherweise war er nicht einmal dabei. Wo er sein Limit gesetzt hat, weiss nur er. Auf jeden Fall ist die Velonummer «Winterthur 1515» ein weltweit einzigartiges Stück Geschichte, welches nun auch mit einem einzigartigen Preisschild versehen ist. Herzliche Gratulation dem Verkäufer und dem neuen Besitzer.

Nach der Versteigerung macht uns der Käufer noch auf zwei weitere dokumentierte Verkäufe mit Spitzenpreisen aufmerksam. Dabei geht es um ein Schild des Kantons Zürich für ein Motorvelo (Motorrad) aus dem Jahr 1903, welches am 29. August 2017 für CHF 4'515 versteigert wurde [BILD] sowie ein Kennzeichen der Militärverwaltung, welches von 1905 bis 1932 ausgegeben wurde und am 21. Dezember 2021 für CHF 2'700 unter den Hammer kam [BILD].

2024 LU: Luzerner Kantonsrat lehnt Fahrradsteuer ab

7.5.2024 / 16.09.2024

Am 7. Mai 2024 reicht der Luzerner Kantonsrat Markus Bucher (Mitte) mit der Unterstützung von 30 weiteren Ratsmitgliedern ein Postulat P 206 «über die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Velofahrenden an den Infrastrukturkosten des Radroutenkonzeptes» ein. Damit wird der Regierungsrat aufgefordert zu prüfen, wie eine finanzielle Beteiligung von Velofahrenden an der von ihnen genutzten Infrastruktur gestaltet werden könnte. Seinen Vorstoss begründet er wie folgt:

«Mit der Annahme der Motion M 208 von Yvonne Zemp Baumgartner über die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes wird die Realisierung des Radroutenkonzeptes unabhängig vom Bau bzw. vom Unterhalt des Strassenbaus vorangetrieben. Somit ergeben sich auch eigenständige Projekte für den Bau von Radwegen.

Bisher wird Veloinfrastruktur wie Radstreifen und Radwege im Normalfall vom Strassenfonds finanziert, welcher über zweckgebundene Mittel der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralölsteuer und der Strassenverkehrsabgaben gespiesen wird. Velofahrende nutzen die Radstreifen und Radwege, ohne sich finanziell an deren Bau und am Unterhalt zu beteiligen. Dies entspricht nicht dem Verursacherprinzip und ergibt eine finanzielle Konkurrenzsituation zum Strassenbau.

Mit einer finanziellen Beteiligung von Radfahrenden an ihren Infrastrukturkosten kann die Realisierung des Radroutenkonzeptes schneller vorangetrieben werden.» [LINK]

Obwohl eine Velo-Vignette in sämtlichen Unterlagen zu diesem Postulat nicht erwähnt wird, kann davon ausgegangen werden, dass sie für die praktische Umsetzung wie bei der Autobahn-Vignette, als Nachweis für die entrichtete Steuer, unerlässlich wäre.

Der Rat lehnt das Postulat P 206 zuerst äusserst knapp mit 52 zu 51 Stimmen ab. Aufgrund eines technischen Problems muss die Abstimmung wiederholt werden. In der wiederholten und somit definitiven Abstimmung lehnt der Rat das Postulat P 206 deutlicher mit 55 zu 47 Stimmen ab. Die Debatte in allen Details finden Sie im Kantonsratsprotokoll [LINK].

2024 ZH: Auch Zürcher Kantonsrat beschäftigt sich mit Fahrradsteuer

27.09.2024 / 17.02.2025

Auch im Zürcher Kantonsrat wird die Velo-Steuer zum Thema. Am 27. September 2024 reicht Andreas Schlegel, Jurist und ehemaliger FDP-Gemeinderat (nicht Mitglied des Kantonsrats), seine Einzelinitiative «Einführung von kostendeckenden Verkehrsabgaben für Velofahrer und Velofahrerinnen» ein [LINK].

Der Tagesanzeiger berichtet, dass SVP und FDP die Forderung für «vernünftig» halten, während die anderen Parteien zusätzliche Bürokratie befürchten. Der Kantonsrat unterstützt den Vorstoss mit 69 Stimmen. Damit geht das Begehren an den Regierungsrat, der einen Antrag dazu vorlegen wird [LINK].

2025: SVP will schweizweite Velosteuer; kommt Velo-Vignette zurück?

11.12.2024 / 16.12.2024 / 7.1.2025

Nun bewegt sich auch auf nationaler Ebene in Sachen Besteuerung der Velos etwas. Am 11. Dezember 2024 bringt Nationalrätin Nina Fehr Düsel (SVP) folgende Frage ein:

«Durch die Velovignette hatten früher auch die Fahrradfahrer zum Unterhalt der Strassen beigetragen. Heute gibt es immer mehr E-Bike-Fahrer, für welche es aber bis zum Tempo von 25 km/h keine Vignette braucht. Im Sinne des Verursacherprinzips macht es Sinn, dass auch Velofahrer einen bescheidenen Beitrag beisteuern müssen. Es gab auch eine entsprechende Motion der SVP dazu:

1. *Ist der Bundesrat nicht der Ansicht, dass eine Einführung wieder sinnvoll wäre?*
2. *Sind andere Massnahmen geplant?»*

Am 16. Dezember 2024 beantwortet Bundesrat Albert Rösti (SVP) die Frage während der Wintersession im Nationalrat (Fragestunde) mündlich wie folgt:

Die frühere Velovignette diente als Haftpflichtversicherung für Velofahrerinnen und Velofahrer und trug nicht zur Finanzierung der Infrastruktur bei. Heute werden diese Schäden über die Privathaftpflichtversicherung gedeckt. Dieses System hat sich bewährt. Der Bundesrat sieht aktuell keine Notwendigkeit, die Velovignette wieder einzuführen. [LINK]

Aus seiner Antwort wird klar, dass Frau Fehr (im Gegensatz zu ihm) ihre Hausaufgaben nicht gemacht hat. Ein weiteres anschauliches Beispiel dafür, dass sich Politiker und Medien immer wieder gerne auf die Velonummer und die Velo-Vignette beziehen, nach Belieben hinein interpretieren, was ihnen passt und dabei keine Ahnung haben, wovon sie reden. Dieses Phänomen zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen.

Doch Frau Fehr lässt sich nicht entmutigen. Am 7. Januar 2025 ist in «20 Minuten» zu lesen, dass:

- *Bürgerliche Politiker finden, dass künftig auch Velofahrer ihren Beitrag an die Strassenfinanzierung leisten sollen.*
- *SVP-Nationalrätin Nina Fehr plant einen Vorstoss für die Einführung einer obligatorischen Velovignette.*
- *Dem Fahrrad-Verkehr nahestehende Verbände und Politiker wehren sich dagegen und verweisen auf die Vorteile des Velos.*

Unter dem Titel «Velovignette: Obligatorisch und 20 Franken pro Jahr» wird beschrieben, was Frau Fehr konkret vorschwebt: *Sie arbeitet deswegen an einem Vorstoss für die Einführung einer Velovignette. «Diese soll für jede und jeden, der ein Velo benutzt, obligatorisch werden», so die Zürcherin. Ihr schwebt ein Betrag von 20 Franken pro Jahr vor – die Hälfte des Preises einer Autobahnvignette. Ob die Vignette erneut aufgeklebt werden soll oder eine elektronische Lösung besser sei, überlässt die SVP-Frau dem Bundesrat.»* [LINK]

2025: Die lange Suche nach dem Gral – die «Wer hat's erfunden Chronologie»

Stand: August 2025

Die Frage «Wer hat's erfunden?» hat uns in dieser Geschichte immer wieder beschäftigt. Während unseren Recherchen hat sich die Chronologie der Erkenntnisse wie folgt entwickelt:

Erkenntnis	Kommentar	Publikation Version
ca. 1950	Während Jahrzehnten zweifelt in unserem Land kaum jemand daran, dass die Velonummer eine durch und durch schweizerische Innovation ist, was sich erst spät als helvetischer Mythos erweist. Als Geburtsort der Velonummer gilt der Kanton Luzern (1892). Das stellt sich nach unseren Recherchen im Februar 2023 allerdings als grober Interpretationsfehler heraus und Luzern verschwindet diesbezüglich in der Bedeutungslosigkeit (1896).	-
ca. 2010	Nach einem flüchtigen Blick über den nationalen Tellerrand gilt Paris (1874) als weltweiter Ursprung der Fahrradkennzeichen.	1 24.02.2024
29.09.2023	Unsere späte Analyse zeigt, dass die frühe Banderole aus Frankreich die Kriterien eines Kennzeichens nicht erfüllt. Damit holt der Kanton Basel-Stadt (15.4.1894) diesen Status wieder zurück in die Schweiz.	1 24.02.2024
01.02.2024	Nachdem wir bisher nur in kantonalen Archiven recherchiert haben, rückt durch einen Zufall plötzlich die Stadt Zürich in den Vordergrund (20.6.1893). Das ist auch der Stand unserer ersten Veröffentlichung, welchen wir im Kapitel «1893 ZH: Stadt Zürich gibt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt aus» würdigen. National wird der Stadt Zürich diesen Platz niemand mehr streitig machen. Zur gleichen Zeit stellt sich heraus, dass nicht Basel-Stadt, sondern Genève per 1. November 1893 als erster Kanton Velonummern verordnet.	1 24.02.2024
29.02.2024	Um den Schweizer Mythos nicht unreflektiert wieder auferstehen zu lassen, forschen wir nun intensiver im Ausland. Überraschend schnell finden wir in Wien die «Nummerntafel» (Mai 1885), welche die Anforderungen eines Kennzeichens im Wesentlichen erfüllt: Kapitel «1885: Wien führt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt ein».	2 03.04.2024
15.04.2025	Nachdem wir auf der beschwerlichen und langen Suche nach dem Gral bzw. dem Ursprungsort der Fahrradkennzeichen in der Zeit zurückgereist sind und dabei bereits in fünf verschiedenen Orten Station gemacht haben, sind wir nun endlich an der «Tafel» in München angekommen. Damit übernimmt schliesslich die Stadt München (7.3.1876) in Sachen Fahrradkennzeichen den «globalen Erfinder-Status». Die Ereignisse in München und weshalb wir der Ansicht sind, dass München diesen Platz behalten wird, beschreiben wir detailliert im Kapitel oben.	4 01.08.2025

Die Recherchen des Schweizer Velonummern Museums haben zahlreiche Ereignisse der Schweizer Verkehrsgeschichte wieder ans Licht gebracht und deren Hintergründe anhand von Originaldokumenten ausgeleuchtet. Als Meilensteine gelten sicherlich die Widerlegung des Mythos von Luzern, welcher während Jahrzehnten standhaft überlieferte, dass dort bereits im Jahr 1892 Nummern für Fahrräder ausgegeben wurden; das Auffinden der im Jahr 1893 in der Stadt Zürich eingeführten ersten Velonummern der Schweiz; sowie schliesslich die Entdeckung der «Tafeln» in München, welche 1876 als erste Fahrradkennzeichen der Welt verordnet wurden.

11. Fehler und Fehlendes

Haben Sie Fehler entdeckt? - Wir sind interessiert!

Nach unserer deutlichen Kritik zur Berichterstattung über die Geschichte der Fahrradkennzeichen durch die Medien im Allgemeinen und zum Wikipedia-Artikel im Besonderen haben wir uns selbst die Qualitätslatte, insbesondere in Bezug auf die Verifizierbarkeit von Informationen, ziemlich hoch gelegt. Das ist uns wichtig. Zwar hoffen wir, dass wir mit dieser Arbeit nicht dazu beitragen, die Informations-Fehler-Spirale anzutreiben. Doch sind wir uns auch sicher, dass uns bei aller Umsicht während der Erarbeitung dieses Dokuments Fehler unterlaufen sind.

Sollten Sie in diesem Dokument falsche, ungenaue, widersprüchliche Informationen oder falsche bzw. inaktive Links finden, sind wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese mittels unserem Kontaktformular mitteilen, damit wir Schwachpunkte in unserer Geschichte beheben können. Denn im Gegensatz zu einem gedruckten Buch ist das Praktische an diesem PDF-Dokument, dass wir es einfach und rasch aktualisieren und anschliessend in der überarbeiteten Version veröffentlichen können. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Was fehlt noch? - Haben Sie Hinweise?

Nach über zwei Jahren intensiver Nachforschungen war es uns, auch mit Unterstützung der Mitarbeitenden vom Bundesarchiv und sämtlichen Staatsarchiven unseres Landes, noch nicht möglich, sämtliche interessanten Fragen rund um die Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen zu beantworten. Zum Beispiel bleibt immer noch weitgehend unklar, wie sich bestimmen lässt, in welchem Jahr die Velonummern ohne Jahrgang ausgegeben wurden. An verschiedenen Stellen im Text haben wir auch ausdrücklich auf fehlende Informationen hingewiesen. Also, falls Sie irgendwelche Informationen zu diesen Lücken haben, bitten wir Sie, uns diese mittels unserem Kontaktformular mitzuteilen, damit wir möglichst viele dieser Lücken schliessen können. Wir sind für jeden Hinweis dankbar.

12. Dank

Für die Unterstützung bei unseren Recherchen sowie für die zitierten Texte und das von uns verwendete Bild-Material danken wir folgenden Personen und Institutionen (in alphabetischer Reihenfolge):

Adrian Michael, Foto
Amt für Strassenverkehr, Liechtenstein
Anton Keller, Bundesamt für Strassen ASTRA
Archiv des Schweizerischen Bundesgerichts
Archives cantonales jurassiennes
Archives cantonales vaudoises
Archives de la Ville Fribourg
Archives de la Ville Lausanne
Archives de l'État de Fribourg
Archives de l'État de Neuchâtel
Archives de l'Etat du Valais
Archives d'État de Genève
Archivio di Stato del Cantone Ticino
Bruno Fischer, Gründer Velonummern Museum
Bruno Wegmann, Sammler
Bundesamt für Strassen ASTRA
Carl Hildebrandt, Autor, Textquelle
Carl Scherer, Graphiker, Plakat
Céline Angehrn, Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt
Christian Lang, Sammler
Christian Vontobel, Sammler
Christine Lauener, Schweizerisches Bundearchiv
Christoph Maria Merki, Historiker, Textquelle
Christoph Zemp, Sammler
Daniel Geissmann, Verkehrshaus der Schweiz
Daniel Hediger, Sammler
David Zea Chavez, Archives de la Ville Lausanne
Deutsche Nationalbibliothek
Dokumentationsbibliothek St. Moritz
Dora Filli, Dokumentationsbibliothek St. Moritz
Editions Pantheon Basel, Foto
Elias Blüml, Staatsarchiv München
Enrico Roncaglioni, Review
Erika Flückiger Strebel, Historikerin, Textquelle
Gemeinde und Gemeindearchiv Schaan
Gemeindearchiv Eschen
Georg Meier, Sammler
Gina Jehle, Gemeindearchiv Schaan
Isabel Vollmer, Historikerin, Textquelle
Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria, Textquelle, Review
Heiner Ritzmann-Blickenstorfer, Historiker, Textquelle
Irene Amstutz, Schweizerisches Wirtschaftsarchiv SWA
Isabelle Keller, Archives de la Ville Fribourg
Joseph Micco, Commune de Payerne
Joy Walser, Landesarchiv Fürstentum Liechtenstein
Karl Kirschbaum, Gründer Velonummern Museum
Kurt Werner (BojenWerner), Berufstaucher
Landesarchiv des Kantons Appenzell Innerrhoden
Landesarchiv des Kantons Glarus
Landesarchiv Fürstentum Liechtenstein
Louis Fierens, Sammler
Ludovic Maugué, Archives d'État de Genève
Lukas Breitwieser, Deutsches Museum, München
Lili-Anne Fritz- Ochsner, Lektorat
Mario Stocker, Suisse Alpine Service AG
Martina Blättler, Stadtarchiv Zürich
Michael Mahler, Sammler, Recherche, QS
Michael Hess, Sammler
Moritz Leuenberger, Vorwort
Museum Wien
Oberholzer, Textquelle
Pascal Morisod, Archives cantonales vaudoises
Peter M. Morger, Sammler
Peter Stirnimann, Tiefbauamt GR, Textquelle
Philippe Bart, Staatsarchiv des Kantons Zug
Raphael Krämer, Jurist, Textquelle
Rätisches Museum Chur, Foto
Renato Morosoli, Historiker
Ronnie Vogt, Gemeindearchiv Eschen
Sándor Békési, Museum Wien
Schweizerische Nationalbibliothek, e-Helvetica Access
Schweizerisches Bundesarchiv
Sportmuseum Schweiz, Foto
Staatsarchiv des Kantons Aargau
Staatsarchiv des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Staatsarchiv des Kantons Basel-Landschaft
Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt
Staatsarchiv des Kantons Bern
Staatsarchiv des Kantons Graubünden
Staatsarchiv des Kantons Luzern
Staatsarchiv des Kantons Nidwalden
Staatsarchiv des Kantons Obwalden
Staatsarchiv des Kantons Schaffhausen
Staatsarchiv des Kantons Schwyz
Staatsarchiv des Kantons Solothurn
Staatsarchiv des Kantons St. Gallen
Staatsarchiv des Kantons Thurgau
Staatsarchiv des Kantons Uri
Staatsarchiv des Kantons Zug
Staatsarchiv des Kantons Zürich
Stadtarchiv Zürich
Stefan Hotan, Sammler
Stefan Mathis, Historische Radfahrer Kompanie
Stephan Musfeld, Pantheon Basel
This Oberhänsli, Historiker, Textquelle
Thomas Hurter, Zentralpräsident ACS, Textquelle
Velojournal, Velomedien AG, Zürich, Foto
Verena Rothenbühler, Staatsarchiv Kanton Zürich
Verkehrshaus Schweiz, Foto

Schweizer Velonummern Museum
Marco Fritz, Gründer, Kurator und Autor

13. Anhänge

Anhang 1 | Wikipedia: Eine kritische Würdigung

Nachstehend folgt eine detaillierte Analyse des im Kapitel «Wikipedia: Schwachstellen einer genialen Errungenschaft» besprochenen Artikels «Velovignette» (seit dem 4.9.2023 «Fahrradkennzeichen»).

Um inhaltlich konkret zu verdeutlichen, was wir mit «desolatem Zustand» meinen, haben wir das Kapitel «Geschichte» des Wikipedia-Artikels «Velovignette» am 9. August 2023 einer kritischen Würdigung unterzogen. Damals war der Artikel auf dem Stand vom 28. April 2023 (Archiv). Sämtliche von uns als «Falsch» deklarierten Passagen werden nachsehend detailliert dargestellt und mit verifizierbaren Quellen belegt.

Das Grundproblem

Bereits der damalige Titel «*Velovignette*» des Artikels war in Bezug auf den Inhalt falsch und irreführend. Hier wurden zwei zeitliche Abschnitte vermischt. Einerseits die gesamte 120-jährige Geschichte der «Schweizer Fahrradkennzeichen» und andererseits die dazugehörende 24-jährige Episode der «Velovignette». Diese Vermischung führte dazu, dass im Artikel oft nicht klar war, von welchem Gegenstand die Rede ist.

Als der Artikel am 1. September 2006 (Archiv) eröffnet wurde, haben Titel und Inhalt noch übereingestimmt. Damals ging es ausschliesslich um die selbstklebende Velovignette, welche in der Schweiz zwischen 1988 (Kanton Jura) und 1990 (Verordnung des Bundes) eingeführt wurde. Der Bezug dazu wurde auch im zweiten Satz des Artikels eindeutig und korrekt hergestellt: «*Die Velovignette ist ein kleiner Aufkleber …*». Also ging es unter diesem Titel (zumindest vorerst) auch um nichts anderes.

Die Vermischung begann damit, dass die Velonummern aus Metall im Artikel erstmals in der Version vom 4. November 2006 (Archiv) mit drei Sätzen erwähnt werden. Diese Metallkennzeichen werden jedoch weder im Gesetz, noch in Verordnungen, noch in der Umgangssprache «Velovignette» genannt. Der gesamte Artikel umfasste zu diesem Zeitpunkt lediglich drei sehr kurze Absätze. In den folgenden 17 Jahren hat es die Wikipedia-Community also versäumt, den Titel dem nachträglich thematisch stark erweiterten Inhalt des Artikels anzupassen. Ob dies wider besseren Wissens, wegen technischer Hürden oder aus anderen Gründen unterlassen wurde, ist uns nicht bekannt. Bis zum Tag unserer kritischen Würdigung wurde der Artikel mit weiteren Informationen zu den «Blechschildern» erweitert, welche inzwischen in der über 170. Version knapp die Hälfte des Textes einnehmen. Am 6. November 2006 (Archiv) wurde der Artikel dann noch mit Texten zu Mofa-Schildern angereichert. Mit dieser Zutat war der Salat unter dem Titel «Velovignette» dann definitiv angerichtet. Auf die weitere Herleitung dieses Fehlers verzichten wir, da dieser inzwischen behoben wurde. Das kam so.

Auf Wikipedia ist uns ein Autor aufgefallen, welcher sich bereits seit der Eröffnung des Artikels «Velovignette», im Jahr 2006, immer wieder an dessen Bearbeitung beteiligt. Diesen haben wir am 30. August 2023 per Wikipedia-E-Mail angeschrieben, womit er für uns anonym bleibt. Aufgrund unseres Vorschlags hat dieser Autor bereits am 4. September 2023 (Archiv) den irreführenden Titel des Artikels, von «Velovignette» in «Fahrradkennzeichen» umbenannt. Herzlichen Dank; das ist für uns nicht selbstverständlich.

Die Folgefehler in der Einleitung des Artikels

Falsch: *«Die Velovignette, offiziell Fahrradkennzeichen oder Fahrradnummer (davon abgeleitet umgangssprachlich auch Velonummer und Velomärkli), war bis zum 31. Dezember 2011 eine obligatorische Haftpflichtversicherung für Velos und Kennzeichnung in der Schweiz sowie im Fürstentum Liechtenstein.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Der bereits beschriebene Widerspruch zwischen Titel und Inhalt wird in obiger Einleitung des Artikels fortgeführt. Auch hier werden verschiedene Dinge miteinander vermischt. Die Bezeichnung «Fahrradkennzeichen» (erster Satz) wird im Bundesgesetz wie auch in den Verordnungen als Überbegriff sowohl für die Kennzeichen aus Metall [DOKUMENT] wie auch für die selbstklebende Vignette [DOKUMENT] verwendet. Im Gegensatz zu den Fahrradkennzeichen aus Metall wurde die Velovignette jedoch weder im Gesetz noch in einer Verordnung je als «Fahrradnummer» (im Artikel «offiziell» genannt) bezeichnet. In der Umgangssprache bezieht sich der Begriff «Velonummer» eindeutig nicht auf die Velovignette, sondern spätestens seit den 1920er-Jahren auf die Fahrradkennzeichen aus Metall. Diese Tatsache wird dann im Kapitel «Geschichte / Blechschilder» zwar bestätigt: «*Jedes Schild enthielt eine fortlaufende Nummer, anhand derer der Besitzer identifiziert werden konnte. Von daher kommt der Ausdruck «Velonummer*». Allerdings lässt sich damit die Inkonsistenz des Artikels nicht auflösen.

Ausserdem wurde die obligatorische Haftpflichtversicherung auf Bundesebene erst per 1.1.1960 eingeführt [DOKUMENT]. D.h. in manchen Kantonen gab es den im Artikel generell hergestellten Bezug zwischen Fahrradkennzeichen und Haftpflichtversicherung jahrzehntelang nicht.

Obige Textpassage wurde am 4. September 2023 überarbeitet. Allerdings ist sie noch nicht ganz korrekt.

Die Fehler im Artikel

Alle folgenden Fehler bleiben bis zu unserem letzten Besuch am 14.04.2024 so stehen: Stand 11. Dezember 2023 (Archiv).

Falsch: *«Ab 1893 gaben die ersten Kantone Veloschilder aus. Deren Gestaltung oblag den Kantonen.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Im Jahr 1893 gab Genf als einziger Kanton Fahrradkennzeichen aus (Verordnung 18.7.1893 / Inkraftsetzung 1.11.1893) [DOKUMENT]. Die ersten Fahrradkennzeichen der Schweiz wurden am 20. Juni 1893 von der Stadt Zürich verordnet [DOKUMENT]. D.h. während rund 30 Jahren oblag die Gestaltung der Fahrradkennzeichen nicht alleine den Kantonen, sondern auch Städte und Gemeinden, welche noch keine kantonale Regelung kannten, gaben Velonummern aus (zuletzt im Kanton Graubünden).

Falsch: *«Als Material wurde Aluminium oder Stahlblech verwendet.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Diese Aufzählung ist unvollständig. Ausserdem wurden z.B. auch Fahrradkennzeichen aus Kupfer [BILD] und in 15 Kantonen Velonummern aus Emaille [BILDER] ausgegeben, wie in der Version des Artikels vom 16. September 2020 (Archiv) korrekt erwähnt und am 10. Juni 2022 wieder gelöscht wurde.

Falsch: *«Während anfänglich die Schilder alle drei Jahre ersetzt werden mussten, wurde es in den 1910er- bzw. 1920er-Jahren allgemein üblich, die Nummer jedes Jahr zu ersetzen.»* (ohne Quellenhinweis)

Richtig: Bei der Einführung der Fahrradkennzeichen in den ersten 20 Kantonen gab es bezüglich der Gültigkeitsdauer weder eine einheitliche Regelung noch eine entsprechende Usanz [DOKUMENT].

Falsch: «*Es war ein Hochkantformat, in das ein Kantonskürzel, die zwei letzten Ziffern des Ausgabejahres und eine Kontrollnummer in kleiner Schrift gestanzt waren*.» (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Bei der am unteren Rand in einem 0,8 cm hohen Streifen ohne Belag eingeprägten farblosen Nummer handelt es sich nicht um eine «Kontrollnummer», sondern ausdrücklich um die Versicherungsnummer [DOKUMENT]. Dieses scheinbare Detail ist eminent wichtig, wenn man weiss, dass die «Kontrollnummer» der Grund für einen 27 Jahre dauernden Konflikt zwischen den Radfahrerverbänden und den Kantonen einerseits und dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD andererseits war. Ausserdem war die Kontrollnummer der Hauptgrund für die Ablehnung eines Bundesgesetzes sowie der Anlass verschiedenster Vorstösse im Bundesparlament. Siehe dazu verschiedene Kapitel zwischen 1927 und 1961 in diesem Dokument.

Falsch: *«Jedes Schild enthielt eine fortlaufende Nummer, anhand derer der Besitzer identifiziert werden konnte.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Mit der Einführung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr per 1.1.1933 wurde diese Nummerierung ausdrücklich ausgeschlossen, d.h. verboten (Artikel 32). Dies hatte zur Folge, dass die Kantone ihre Fahrradkennzeichen während bis zu acht Jahren ohne Nummerierung ausgegeben haben [DOKUMENT].

Falsch: *«Die Geschichte in Liechtenstein ist ähnlich wie in der Schweiz.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Siehe dazu das Kapitel: «Wenig Respekt gegenüber der Geschichte im Fürstentum» in diesem Dokument.

Falsch: *«Heute können die Liechtensteiner wählen, ob sie ein Aluschild ohne Jahresprägung mit der Postleitzahl der Gemeinde oder eine Vignette verwenden wollen.»* (ohne Quellenhinweis)
Richtig: Siehe dazu das Kapitel «2005 FL: Eine Wahl oder keine Wahl, das ist hier die Frage!» in diesem Dokument.

Der Folgefehler im Wikipedia Artikel «Kontrollschild (Schweiz)» für Motorfahrzeuge

Dann gibt es noch zwei weitere wesentliche Fehler im bereits erwähnten Artikel «Kontrollschild (Schweiz)», Kapitel «Geschichte» für Motorfahrzeuge (ab Version 12. Juli 2011 (Archiv):

Falsch: «*1894 schrieb der Kanton Basel-Stadt vor, dass Velokennzeichen auch an Motorfahrzeugen anzubringen wären.»* (der fehlerhafte Einzelnachweis wurde am 18.1.2020 entfernt)
Richtig: Siehe dazu das Kapitel: «1898 BS: Motorfahrzeuge mit Fahrradkennzeichen?» in diesem Dokument.

Falsch: «*1902 verordnete der Kanton Zürich, dass Motorfahrzeuge vorne und hinten ein Kontrollschild aufweisen müssen*.» (der fehlerhafte Einzelnachweis wurde am 18.1.2020 entfernt)
Richtig: Gemäss Verordnung vom 6. Februar 1902 [DOKUMENT] und Kreisschreiben an die Stadthalterämter des Kantons Zürich vom 11. März 1902 [DOKUMENT] gab es nicht zwei, sondern drei Kennzeichen. Die Angaben bezüglich deren Befestigung gehen dabei auseinander. Verordnung: «*Die Nummerntafel ist auf der Vorderseite des Fahrzeugs so anzubringen, dass die Nummer leicht erkennbar ist. Bei den Motorwagen muss ausserdem die Nummer seitwärts, hinten und auf den Laternenscheiben angebracht werden*». Kreisschreiben: «*Für die Motorwagen wird die Nummerntafel dreifach abgegeben in der Meinung, dass je ein Stück hinten und auf der rechten und der linken Seite anzubringen ist*». Beide Versionen stimmen jedoch nicht mit der Version von Wikipedia überein. Je

ein Schild «*an der Vorder- wie Hinterseite des Wagens*» wird erst in der Verordnung vom 16. Februar 1903 definiert [DOKUMENT].

Diese zwei Fehler bleiben bis zu unserem letzten Besuch am 20.01.2024 so stehen: Stand 2. Januar 2024 (Archiv).

Anhang 2 | Links

Archiv mit den über 200 Dokumenten zur Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen [LINK]

Übersicht der Fahrradkennzeichen 1893-1988 nach Kanton [BILDER]

Übersicht der Fahrradkennzeichen 1893-1988 nach Jahrgang [BILDER]

Übersicht der ersten kantonalen Verordnungen zu Fahrradkennzeichen; alphabetisch [DOKUMENT]

Übersicht der ersten kantonalen Verordnungen zu Fahrradkennzeichen; chronologisch [DOKUMENT]

Übersicht: Widerstand der Kantone gegen Nummerierungs-Verbot 1932–1960 [DOKUMENT]

Übersicht der Velovignetten 1989-2011 [BILD]

Übersicht der Fahrradkennzeichen der Bundesbetriebe [BILDER]

Mehr Informationen zum Schweizer Velonummern Museum [LINK]

Anhang 3 | Fahrradkennzeichen und Velo-Steuerschilder weltweit

Diese Tabelle dokumentiert das Ergebnis einer «quick and dirty» Google Bild-Recherche, anhand welcher versucht wird, die Frage, an wie vielen Orten weltweit Fahrradkennzeichen ausgegeben wurden, zu beantworten. Die Ausgangssituation und die Schlussfolgerungen finden Sie im Kapitel «Weltweit über 1000 Orte mit eigenen Fahrradkennzeichen».

Land, Bundesstaat	**Provinz, Stadt, Gemeinde**
Ägypten	
Åland *	
Argentinien	Municipalidad Labrida
Argentinien	Municipalidad Mercedes
Argentinien	Municipalidad Quilmes
Argentinien	Municipalidad Sancti Spiritu
Argentinien *	
Australien	Victoria
Australien	Western Australia
Bahamas *	
Belgien	Antwerpen
Belgien	Flämisch-Brabant
Belgien	Hennegau
Belgien	Limburg
Belgien	Lüttich
Belgien	Luxemburg
Belgien	Namür
Belgien	Ostflandern
Belgien	Wallonisch-Brabant
Belgien	Westflandern
Belgien *	
Belize *	
Bermuda *	
Brasilien *	
Britisch-Guayana	
Bulgarien	
Burundi *	
Chile *	
China *	Peking Beijing
Dänemark	(registrierte Rahmennummer)
Deutschland	Mosbach
Deutschland	München
Deutschland	Nürnberg
England	Cambridge
England	*Peterborough*
Estland *	
Ex-Jugoslawien / Slowenien	Slowenien
Finnland *	

Frankreich	landesweit
Frankreich	landesweit
Frankreich	Paris
Frankreich *	
Guam	
Guyana *	
Indien *	
Irak	
Israel *	
Italien *	
Japan	Tokio
Jugoslawien *	
Kanada *	
Kanada, Alberta	Calgary
Kanada, Alberta	Edmonton
Kanada, Alberta	Saskatoon
Kanada, British Columbia	Kelowna
Kanada, British Columbia	Nelson
Kanada, British Columbia	Oak Bay
Kanada, British Columbia	Penticton
Kanada, British Columbia	Prince George
Kanada, British Columbia	Trail
Kanada, British Columbia	Vancouver
Kanada, British Columbia	Victoria
Kanada, Manitoba	Brandon
Kanada, Manitoba	Dauphin
Kanada, Manitoba	Portage la Prairie
Kanada, Manitoba	Winnipeg
Kanada, Ontario	Ottawa
Kanada, Ontario	Picton
Kanada, Ontario	Toronto
Kanada, Saskatchewan	Prince Albert
Katanga *	
Kuba	
Lettland	
Libanon	
Liechtenstein	Balzers (Gemeinde)
Liechtenstein	Eschen/Nendeln (Gemeinde)
Liechtenstein	Gamprin/Bendern (Gemeinde)
Liechtenstein	Mauren/Schaanwald (Gemeinde)
Liechtenstein	Planken (Gemeinde)
Liechtenstein	Ruggell (Gemeinde)
Liechtenstein	Schaan (Gemeinde)
Liechtenstein	Schellenberg (Gemeinde)
Liechtenstein	Triesen (Gemeinde)
Liechtenstein	Triesenberg (Gemeinde)
Liechtenstein	Vaduz (Gemeinde)
Liechtenstein *	
Luxemburg	

Malawi	
Malaysia	George Town
Malaysia	Penang
Malta	
Marokko *	
Mexiko *	Chihuahua
Nepal *	
Niederlande	Drenthe
Niederlande	Flevoland
Niederlande	Friesland
Niederlande	Gelderland
Niederlande	Groningen
Niederlande	Limburg
Niederlande	Nordbrabant
Niederlande	Nordholland
Niederlande	Overijssel
Niederlande	Südholland
Niederlande	Utrecht
Niederlande	Zeeland
Niederlande *	
Nordkorea	
Österreich	Kärnten
Österreich	Köstendorf
Österreich	Niederösterreich
Österreich	Oberösterreich
Österreich	Salzburg
Österreich	Salzburg, Hallein
Österreich	Salzburg, Morzg
Österreich	Salzburg, St. Magarethen
Österreich	Steiermark
Österreich	Wien
Österreich *	
Panama	
Philippinen *	
Polen	
Portugal *	
Ruanda (auch Ruanda-Urundi) *	
Schweden	
Schweiz	Aargau (Kanton)
Schweiz	Appenzell AR (Kanton)
Schweiz	Appenzell IR (Kanton)
Schweiz	Basel-Land (Kanton)
Schweiz	Basel-Stadt (Kanton)
Schweiz	Bern (Kanton)
Schweiz	Bern (Stadt)
Schweiz	Biel (Stadt)
Schweiz	Burgdorf (Stadt)
Schweiz	Fribourg (Kanton)
Schweiz	Fribourg (Stadt)

Schweiz	Genève (Kanton)
Schweiz	Glarus (Kanton)
Schweiz	Graubünden (Kanton)
Schweiz	Jura (Kanton)
Schweiz	La Chaux-de-Fonds (Stadt)
Schweiz	Lausanne (Stadt)
Schweiz	Le Chenit (Gemeinde)
Schweiz	Le Locle (Gemeinde)
Schweiz	Lugano (Stadt)
Schweiz	Luzern (Kanton)
Schweiz	Neuchâtel (Kanton)
Schweiz	Neuchâtel (Stadt)
Schweiz	Nidwalden (Kanton)
Schweiz	Nyon (Stadt)
Schweiz	Obwalden (Kanton)
Schweiz	Porrentruy (Gemeinde)
Schweiz	Schaffhausen (Kanton)
Schweiz	Schaffhausen (Stadt)
Schweiz	Schwyz (Kanton)
Schweiz	Solothurn (Kanton)
Schweiz	St. Gallen (Kanton)
Schweiz	St. Gallen (Stadt)
Schweiz	St. Moritz (Gemeinde)
Schweiz	Thun (Stadt)
Schweiz	Thurgau (Kanton)
Schweiz	Ticino (Kanton)
Schweiz	Uri (Kanton)
Schweiz	Valais (Kanton)
Schweiz	Vaud (Kanton)
Schweiz	Winterthur (Stadt)
Schweiz	Zug (Kanton)
Schweiz	Zürich (Kanton)
Schweiz	Zürich (Stadt)
Schweiz *	
Singapur *	
Spanien *	
Sri Lanka *	
Südafrika	Brackenfell
Südafrika	Cape Divisional Council
Südafrika	Cape Town, Pinelands
Südafrika	Johannesburg
Südafrika	Transvaal
Südafrika	Umhlanga
Südafrika *	
Süd-Kasai *	
Surinam *	
Tansania *	
Togo *	
UdSSR	

USA *	
USA, California	Corona
USA, California	Fresno
USA, California	Los Angeles
USA, California	Monrovia
USA, California	San Diego
USA, California	San Francisco
USA, California	San Marino
USA, Colorado	Aurora
USA, Colorado	Boulder
USA, Colorado	Denver
USA, Colorado	Golden
USA, Colorado	Grand Junction
USA, Colorado	Loveland
USA, Colorado	Montrose
USA, Colorado	Pueblo
USA, Florida	Florida State
USA, Hawaii	Hawaii State
USA, Hawaii	Honolulu
USA, Hawaii	Kauai
USA, Idaho	Twin Falls
USA, Illinois	Park Forest
USA, Indiana	Tell City
USA, Iowa	Davenport
USA, Iowa	Indianola
USA, Iowa	Sioux City
USA, Kansas	Kingman
USA, Kansas	McPherson
USA, Kentucky	Louisville
USA, Louisiana	New Orleans
USA, Maryland	Baltimore
USA, Maryland	Montgomery County
USA, Massachusetts	Boston
USA, Massachusetts	Fall River
USA, Massachusetts	Nantucket
USA, Massachusetts	Salem
USA, Michigan	Belding
USA, Michigan	Birmingham
USA, Michigan	Detroit
USA, Michigan	Grand Rapids
USA, Michigan	Monroe
USA, Michigan	Monroe
USA, Michigan	Royal Oak
USA, Minnesota	Minneapolis
USA, Mississippi	Mississippi State
USA, Missouri	St. Louis
USA, Montana	Great Falls
USA, New Jersey	Clark
USA, New Mexico	Albuquerque

USA, New York	Buffalo
USA, New York	Dolgeville
USA, New York	White Planes
USA, Ohio	Cleveland
USA, Ohio	Elyria
USA, Ohio	Lorain
USA, Ohio	Van Wert
USA, Oregon	Oregon State
USA, Oregon	Portland
USA, Pennsylvania	Johnstown
USA, Pennsylvania	Quincy
USA, Pennsylvania	Scranton
USA, South Dakota	Redfield
USA, South Dakota	Wessington Springs
USA, Texas	Austin
USA, Vermont	Barre
USA, Virginia	Richmond
USA, Washington	Seattle
USA, Washington	Tacoma
USA, Washington	Walla Walla
USA, Wisconsin	Marinette
USA, Wisconsin	Milwaukee
Vietnam (französische Kolonie) *	
Vietnam *	
Zaire (Belgisch-Kongo) *	

* Aus diesen 42 Ländern sind in der Sammlung von Louis Fierens Fahrradkennzeichen bzw. Steuerschilder für Velos enthalten. Nicht berücksichtigt sind dabei die dazugehörenden Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantone, Städte, Bezirke und Gemeinden.

Anhang 4 | Änderungsjournal

Version	Datum	Beschreibung	Seiten
00.01	30.01.2022	Eröffnung Dokument	1
00.02	26.09.2022	Vorabversion Teil Design an SH, CZ	12
00.03	24.02.2023	Veröffentlichung Auszug Ankündigung auf Website	9
00.04	02.04.2023	Auszug Staatsarchiv Basel-Stadt	20
00.05	26.05.2023	Vorabversion an CV	128
00.06	28.08.2023	Vorabversion an ER	178
00.07	16.10.2023	Veröffentlichung Inhaltsverzeichnis Ankündigung auf Website	9
01.01	04.12.2023	Vollständiger Entwurf an HUS	225
01.02	24.12.2024	Vollständiger Entwurf an ML	235
02.01	24.02.2024	1. Online-Publikation auf velonummern.ch	250
02.02	03.04.2024	Das Fahrradkennzeichen - wer hat's erfunden? 1865-1897: Stadt Wien 1869: Stadt Lausanne 1869-1894: Stadt Fribourg 1887-1893: Kanton Genève 1893-1905: Schweizer Städte geben Velonummern aus 1894: Wer hat die Schweizer Velonummer erfunden? 1895: Stadt Winterthur 1895: Luxus-Steuer auf Velos beeinflusst Fahrradkennzeichen 1914: St. Moritz 1923: Die Schweiz ist und bleibt das Land der Fahrradkennzeichen 1923: Kanton Zürich 1924: Gebühren im kantonalen Vergleich 1934: Kanton Genève 1935: Kanton St. Gallen 1935-1937: Kanton Thurgau	280
02.03	12.07.2024	Das Kulturgut «Velonummer» Das Schweizer Velonummern Museum als Kulturgut-Bewahrer*in Das Schweizer Velonummern Museum als Historiker*in Das Schweizer Velonummern Museum als Verkehrshaus-Donator*in Kassieren die Kantone für Velos Gebühren, Taxen oder Steuern? Die Bedeutung der Schweizer Städte Die grösste physische Sammlung Schweizer Velonummern Das Taksplatenmuseum in Belgien Die umfangreichste Fahrradkennzeichen-Sammlung der Welt Weltweit über 1000 Orte mit eigenen Fahrradkennzeichen Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich 1892: Die Idee des Schweizer Kontrollschilds für Fahrräder entsteht 1893 Frankreich: Erste nationale Besteuerung von Fahrrädern 1893 GE: Genève verordnet erste kantonale Plaque de Vélo der Schweiz 1895 VD: Stadt Lausanne führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1897: Frühe Fahrradkennzeichen in anderen Ländern 1897 NE: Stadt La Chaux-de-Fonds führt Fahrradkennzeichen ein 1897 VD: Stadt Nyon führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1897: Stadt Neuchâtel verordnet Velonummern hinten und vorne 1897 NE: Stadt Le Locle führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1897 VD: Gemeinde Le Chenit führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1898 BE: Stadt Biel führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1898 GE: Genereller Velonummern-Umtausch im Kanton Genève	322

		1898 SH: Stadt Schaffhausen führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1898 TI: Stadt Lugano führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus 1899 GE: Genf führt als erster Kanton Luxus-Steuer auf Velos ein 1899 BE: Stadt Porrentruy führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1900: Das "Eisen-Design" aus der Westschweiz 1900: Das "Pionier-Design" 1900 VD: La plaque à deux étages; das Zwei-Etagen-Schild 1901 BE: Stadt Thun führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1902-1909 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern Kanton Zürich 1902 ZH: Die ersten Autokennzeichen im Kanton Zürich 1903 VD: Auch in der Waadt wird die Luxus-Steuer auf Velos eingeführt 1904 GE: Skandal um das Genfer Kantonswappen 1904 GE: Konfusion um das Genfer Velonummern-Depot 1905: Die ersten Ausgaben mit Jahrgang 1906-1909 FR GE NE VD VS: Bestimmung der Jahrgänge 1909: Das "Kupfer-Jahr" 1909 ZH: Analyse zur Vorbereitung einer grossen Systemumstellung 1909 ZH: Kanton Zürich schreibt Auftrag für Emaille-Schilder aus 1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Emaille-Schilder per 1910 1910: Die Metallwarenfabrik Zug AG 1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913 1914 ZH: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder Varianten 1914: St. Moritz; eine Gemeinde im Fahrradkennzeichen-Olymp 1921 FL: Liechtenstein gibt staatliche Kontrollschilder für Velos aus 1923 ZH: Zürich will Arbeitslosigkeit mit Velonummern lindern 1924 ZH: Die grösste Prototypen-Kollektion der Geschichte 1932: Die Velonummern ohne Nummer – ein helvetisches Paradox 1936 TG: Thurgauer Geheimcode wird geknackt 1990: Der Taucher - die Bergung der Emaille-Schilder 2023 BL: Landrat diskutiert Fahrradsteuer und Fahrradkennzeichen 2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette 2024: Die teuerste Velonummer der Schweiz - Winterthur 1895 Anhang 1 | Wikipedia: Eine kritische Würdigung Anhang 3 | Fahrradkennzeichen und Velo-Steuerschilder weltweit	
02.04	01.08.2025	Relevanz der Velonummer, des Museums und dieser Publikation Das Schweizer Velonummern Museum als Kulturgut-Bewahrer*in Das Schweizer Velonummern Museum als Historiker*in Kassieren die Kantone für Velos Gebühren, Taxen oder Steuern? Das Fahrradkennzeichen - wer hat’s erfunden? Die älteste Velonummer der Schweiz Die kreative Epoche 1892-1961 1850: Die ersten Fahrzeugkennzeichen der Welt 1869: Die ersten Fahrrad-Vereine der Welt 1875: Münchener Velociped-Club startet internationale Umfrage 1875: Erste Verkehrsvorschriften in München ohne Velo? 1876: München - die ersten Fahrradkennzeichen der Welt 1880: Die Stadt Augsburg führt Nummernschild-Pflicht ein 1885: Stadt Wien führt Fahrradkennzeichen ein 1892: Niederlande führt lokale Steuern auf Velos ein 1893: Belgien führt Velonummern zeitgleich mit der Schweiz ein 1893: Das "Primär-Design" 1893 VD: Payerne führt Luxus-Steuer auf Velos ein 1894: Wer hat die Schweizer Velonummer erfunden? 1894 / 1897: Belgien gibt als erster Staat landesweit Velonummern aus	385

		1895 ZH: Stadt Winterthur führt Velonummern mit Ort ein 1896: Generalstab fordert Klärung Besteuerung der Armee-Fahrräder 1897: Niederlande führt nationale Steuern auf Velos ein 1898 GE: Genereller Velonummern-Umtausch im Kanton Genève 1898: Italien besteuert Velos und führt Banderole ein 1899: Lage bezüglich der Besteuerung der Armee-Velos bleibt unklar 1899 GE: Genf führt als erster Kanton Luxus-Steuer auf Velos ein 1900: Frühe Fahrradkennzeichen in anderen Ländern 1900 VD: Payerne führt erste Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1901 BE: Stadt Burgdorf führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein 1902: Das erste Konkordat für den Automobil- und Fahrradverkehr 1893-1902 ZH: Die Bestimmung der ersten Velonummern der Schweiz 1904 GE: Die neuen Velonummern werden kritisiert 1904 EDI erhält Offerten und Muster für Velonummern 1904 AG: Verzeichnis der Polizei-Kontroll-Nummern 1904 BE: Verzögerungen, Widerstand bei Einführung der Velonummern 1904 / 1905 NE: Keine kantonalen Velonummern trotz Konkordat 1905: Die ersten Schweizer Norm-Kontrollschilder für Automobile 1906-1909: Der Stein von Rosetta 1906 FR GE NE VD VS: Interkantonale Velonummern in der Westschweiz 1906: Regelung der Fahrradkennzeichen bei Kantonswechsel 1906: Aargau anerkennt Armee-Kontrollschild nicht – Generalstab 1906 SO: Kanton Solothurn verurteilt Radfahrer-Korporal Strähl 1906: EDI befragt Kantone zur Anerkennung der Militär-Velonummern 1907: Italien lanciert neue Steuer-Banderole 1911 ZH: Wird aus Gebühren allmählich eine Steuer? 1911: VII. Konferenz zum Konkordat Automobil- und Fahrradverkehr 1912 AI: Wappenförmiges Emaille-Schild lässt sich bestimmen 1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913 1914 ZH: Missbrauch führt zu Emaille-Schilder Varianten 1916 ZH: Kanton Zürich stellt wieder das Militär-Kontrollschild in Frage 1917: Die Militär-Kontrollschild-Frage flammt wieder auf 1909 ZH: Der mysteriöse 16. Emaille-Jahrgang 1924 ZH: Die sechs Modelle der 15 Emaille-Jahrgänge 1910 bis 1924 1924: Niederlande führt Steuer-Banderole ein 1932: Schweiz stellt Liechtenstein vor Nummernschild-Problem 1932 LU: Erträge und Lösungen zu Bundesgesetz-Problemen 1933: Weshalb schaffen die Kantone die Fahrradkennzeichen nicht ab? 1933 ZH: TINTU die Lösung aller Velonummern-Probleme 1934 GE TI: Genève und Ticino nummerieren wieder auf Vorderseite 1934-1960er: Bewachungs-Schilder – Geschäftsmodell 1936 BE: Kanton Bern erfindet die Geschäftsnummer 1938 ZH: Kanton Zürich tut sich mit Nummerierung besonders schwer 1990: Das "Velovignetten-Design" gemäss Verordnung 2004 OW: Kanton Obwalden gibt seine letzte Velo-Vignette aus 2011 FL: Auch Liechtenstein schafft Fahrradkennzeichen ab 2014: Interpellation - Veloschilder gegen Velolittering 2014: Motion – Veloschilder zur Identifikation der Besitzer 2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette 2024 LU: Luzerner Kantonsrat lehnt Fahrradsteuer ab 2024 ZH: Auch Zürcher Kantonsrat beschäftigt sich mit Fahrradsteuer 2025: SVP will schweizweite Velosteuer; kommt Velo-Vignette zurück? 2025: Die lange Suche nach dem Gral – Wer hat’s erfunden Chronologie	