



SCHWEIZER
VELONUMMERN
MUSEUM
velonummern.ch

www.velonummern.ch

ABSCHRIFT MIT KOMMENTAR

BUNDESGESETZ

über

den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

(Vom 15. März 1932)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 37bis, 64 und 64bis der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrats vom 12. Dezember 1930,

beschliesst:

Erster Titel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Sachliche Geltung

1 Dieses Gesetz stellt Bestimmungen auf über die Verwendung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Verkehr, sowie Verkehrsvorschriften für die Benutzer der dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad geöffneten Strassen.

2 Die Vollziehungsverordnung umschreibt die in diesem Gesetz erwähnten Kategorien von Motorfahrzeugen. In Zweifelsfällen entscheidet der Bundesrat, ob und in welcher Weise eine Kategorie oder ein Typus von Motorfahrzeugen unter die Bestimmungen des Gesetzes fällt.

3 Der Bundesrat kann für den Verkehr auf Strassen, die ausschliesslich Motorfahrzeugen oder Fahrrädern geöffnet sind, vom Gesetz abweichende Vorschriften erlassen.

Art. 2 Durchgangsstrassen

Der Bundesrat kann bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfang oder unter beschränkenden Bedingungen für Motorfahrzeuge und Fahrräder offen erklären. Er hört vorher die Kantonsregierung an.

Art. 3 Andere Strassen

1 Die Kantone können die Benützung aller oder einzelner Strassen, die dem Durchgangsverkehr nicht geöffnet sind, durch Motorfahrzeuge und Fahrräder, soweit sie nicht im Dienste des Bundes beansprucht wird, ganz untersagen oder zeitlich beschränken. Vor der Aufstellung dauernder oder periodisch wiederkehrender zeitlicher Beschränkungen hören sie den Bundesrat an.

2 Die Kantone können für bestimmte Strassenstrecken, wo die Sicherheit des Verkehrs oder die Anlage der Strasse es notwendig macht, weitere beschränkende Massnahmen treffen. Gegen Verfügungen, die dauernde Beschränkungen enthalten, kann innert dreissig Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, beim Bundesrat Beschwerde erhoben werden.

3 Ebenso bleibt für besondere Strassenverhältnisse die örtliche Regelung durch polizeiliche Verkehrsvorschriften vorbehalten; sie bedarf der Genehmigung der kantonalen Behörde.

Art. 4 Strassensignalisation

1 Die Strassen sind mit den vom Bundesrat zu bestimmenden einheitlichen Signalen zu versehen.

2 Das Anbringen von Reklamen auf oder ausserhalb der Strasse ist untersagt, soweit dadurch die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet wird. Signalformen dürfen hier zu keinem anderen Zweck als zur Strassensignalisation verwendet werden; ebenso nicht Signalfarben, soweit sie zu Verwechslungen mit Signalen Anlass geben könnten.

Zweiter Titel: Verkehr

Erster Abschnitt: Ausweise

Art. 5 Arten der Ausweise

1 Nur das mit einem Fahrzeugausweis versehene Motorfahrzeug wird zum Verkehr zugelassen.

2 Nur wer im Besitze eines Führerausweises ist, darf im Verkehr ein Motorfahrzeug führen.

Art. 6 Ausstellung. Gültigkeit

1 Den Fahrzeugausweis stellt der Kanton aus, wo das Fahrzeug seinen Standort, den Führerausweis der Kanton, wo der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

2 Die Ausweise werden für das Kalenderjahr ausgestellt und sind jährlich zu erneuern.

3 Sie sind für die ganze Schweiz gültig.

Art. 7 Fahrzeugausweis

1 Der Fahrzeugausweis wird auf den Namen des Halters des Motorfahrzeugs ausgestellt. Er wird erteilt, wenn die amtliche sachverständige Prüfung die Eignung des Motorfahrzeugs für den beabsichtigten Gebrauch ergeben hat und der Bewerber nachweist, dass die durch dieses Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht.

2 Der Fahrzeugausweis enthält alle für die Feststellung der Identität des Fahrzeugs wesentlichen Angaben.

3 Der Bundesrat stellt die Vorschriften auf über die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge sowie über Art und Umfang ihrer Prüfung.

Art. 8 Übertragung

1 Bei Wechsel des Halters muss der neue Halter den Fahrzeugausweis binnen vierzehn Tagen auf seinen Namen übertragen lassen, ansonst er einer durch die Bewilligungsbehörde auszusprechenden Ordnungsbusse von fünf bis hundert Franken verfällt.

2 Diese Übertragung wird erst mit dem amtlichen Eintrag auf dem Fahrzeugausweis rechtswirksam.

Art. 9 Führerausweis

1 Der Führerausweis wird auf Grund einer Prüfung erteilt, durch Führerausweis die sich der Bewerber darüber ausweist, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht und die Verkehrsvorschriften kennt. Der Bundesrat bestimmt, welche ausländischen Prüfungen genügend sind.

2 Der Führerausweis darf nicht erteilt werden Personen, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben; die nicht urteilsfähig oder durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der

sichern Führung des Fahrzeugs behindert sind; die dem Trunke ergeben sind; die aus andern, durch die Bewilligungsbehörde zu überprüfenden Gründen nicht geeignet erscheinen.

3 Der Führerausweis gilt für die Kategorien von Motorfahrzeugen, für die er ausgestellt ist.

4 Der Führer hat sich einer neuen Prüfung zu unterziehen, wenn sein Führerausweis während zwei Jahren seit Ablauf nicht erneuert worden ist.

5 Eine neue Prüfung kann überdies jederzeit angeordnet werden, wenn Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Führers bestehen.

Art. 10 Besonderer Führerausweis

Für die gewerbsmässige Ausführung von Personentransporten und für die Führung von schweren Motorwagen zum regelmässigen oder gelegentlichen Personen- oder Gütertransport ist ein besonderer Führerausweis erforderlich. Dieser wird auf Grund einer besonderen Prüfung ausgestellt, deren Bedingungen der Bundesrat festsetzt. Er darf zur gewerbsmässigen Ausführung von Personentransporten mit schweren Motorwagen nur Personen erteilt werden, die das zweiundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben.

Art. 11 Eidgenössische Ausweise

1 Der Bund kann für seine Motorfahrzeuge eidgenössische Fahrzeugausweise und für die Führer solcher Fahrzeuge eidgenössische Führerausweise ausstellen. Diese sind auch zum Führen anderer Motorfahrzeuge der gleichen Kategorie gültig.

2 Der Bund kann die Prüfungen selbst vornehmen oder sie den Kantonen übertragen.

Art. 12 Kontrolle

1 Die Ausweise und das Fahrzeug können jederzeit von den kantonalen Behörden kontrolliert werden.

2 Die Ausweise sind stets mitzuführen.

Art. 13 Entzug der Ausweise

1 Der Fahrzeugausweis ist durch die Verwaltungsbehörde des Kantons, wo das Fahrzeug seinen Standort hat, zu entziehen, wenn es den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht, wenn die Versicherung aussetzt oder den gesetzlichen Vorschriften nicht mehr genügt.

2 Der Führerausweis ist durch die Verwaltungsbehörde des Wohnsitzkantons zu entziehen, wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten. Er kann zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn der Führer in verkehrsgefährdender Weise Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat. Er ist für mindestens einen Monat zu entziehen, wenn der Führer in angetrunkenem Zustand ein Fahrzeug geführt hat, und für mindestens ein Jahr, wenn er in diesem Zustand einen erheblichen Unfall verursacht hat.

3 Die Kantone sind berechtigt, beim Standortkanton den Entzug des Fahrzeugausweises, beim Wohnsitzkanton den Entzug des Führerausweises zu beantragen.

4 Über den Entzug eidgenössischer Ausweise entscheidet die eidgenössische Amtsstelle von sich aus oder auf Antrag eines Kantons.

5 Der Entzug der Ausweise ist für die ganze Schweiz wirksam.

Art. 14 Fahrausbildung

1 Fahrten zu Lernzwecken dürfen nur stattfinden mit Fahrzeugen, für die Fahrzeugausweise bestehen. Der Lernende muss von einer Person begleitet sein, die den Führerausweis besitzt und damit die Verantwortlichkeit als Führer trägt.

2 Für solche Fahrten hat der Lernende bei der Behörde seines Wohnsitzkantons einen Lernfahrerausweis einzuholen.

3 Zur Ausübung des Berufes als Fahrlehrer ist eine Bewilligung des Wohnsitzkantons nötig, für deren Erteilung und Entzug der Bundesrat die Voraussetzungen festsetzt.

Art. 15 Beschwerde

- 1 Gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises kann binnen zehn Tagen seit der Eröffnung des Entscheides bei der kantonalen Regierung schriftlich Beschwerde erhoben werden.
- 2 Wird der Ausweis verweigert, so ist der kantonale Entscheid endgültig.
- 3 Wird der Ausweis entzogen, so kann der letztinstanzliche kantonale Entscheid binnen dreissig Tagen seit seiner Eröffnung an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden. Ebenso kann ein Kanton, dessen Antrag auf Entzug von der letzten Instanz des zuständigen Kantons abgelehnt worden ist, binnen dreissig Tagen seit der Eröffnung der Ablehnung beim eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben. Der Entscheid des Departements ist in beiden Fällen endgültig.
- 4 Die Beschwerdebehörde kann einer Beschwerde aufschiebende Wirkung verleihen.

Art. 16 Ausländische Fahrzeuge und Führer

Der Bundesrat stellt die Vorschriften auf über Kontrollschilder und Ausweise ausländischer Motorfahrzeuge und Führer.

Zweiter Abschnitt: Verkehrsregeln

A. Motorfahrzeuge

Art. 17 Betriebssicherheit

- 1 Das Motorfahrzeug darf nur in betriebssicherem Zustand verkehren.
- 2 Der Führer darf die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Übermüdung oder einen anderen Zustand, der ihn in der Beherrschung des Fahrzeugs behindert, gefährden.
- 3 Bis zum Erlass eines einschlägigen Bundesgesetzes sichert der Bundesrat durch Bundesratsbeschluss allen berufsmässigen Motorfahrzeugführern eine angemessene Ruhezeit und stellt für die Motorfahrzeugführer der gewerbsmässigen Personentransportunternehmungen sowie für die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, den Betriebsverhältnissen angepasste Bestimmungen über Arbeits- und Präsenzzeit auf. Der Bundesratsbeschluss unterliegt der Genehmigung der Bundesversammlung.
- 4 Zum Zweck der Durchführung der Kontrolle über die Handhabung der Vorschriften von Abs. 3 und der Wahrung der Nachtruhe kann der Bundesrat durch Verordnung für schwere Motorwagen zum Gütertransport ein Nachtfahrverbot einführen.

Art. 18 Verkehrspolizei und Zeichengebung

- 1 Der Führer eines Motorfahrzeugs hat die Weisungen und Anordnungen der Verkehrspolizei zu befolgen.
- 2 Diese kann da, wo besondere Umstände es erfordern, von den Verkehrsregeln abweichende Anordnungen treffen.
- 3 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Zeichengebung der Verkehrspolizei und der Fahrzeugführer.

Art. 19 Beleuchtung

- 1 Das Motorfahrzeug muss vom Beginn der Dämmerung an und bei dichtem Nebel vorn und hinten mit Lichtern versehen sein, ausser wenn es im Bereich der Strassenbeleuchtung oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillsteht.
- 2 Beim Transport von Langholz oder andern, das Fahrzeug überhängenden Gegenständen ist das Ende der Ladung bei Tag und bei Nacht besonders deutlich zu kennzeichnen.

Art. 20 Warnvorrichtung

Das Motorfahrzeug muss mit einer Warnvorrichtung versehen sein. Sie ist zu gebrauchen, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert.

Art. 21 Lärm, Rauch, Geruch

- 1 Der Führer hat dafür zu sorgen, dass kein übermässiger Lärm, Rauch oder Geruch entsteht.
- 2 Das Motorfahrzeug muss mit einer SchalldämpfungsVorrichtung versehen sein, die so anzubringen ist, dass ihre Wirkung vom Führer nicht beeinträchtigt werden kann.

Art. 22 Bereifung

Die Motorfahrzeuge müssen mit Luftbereifung versehen sein. Der Bundesrat kann durch Verordnung Ausnahmen zulassen.

Art. 23 Höchstgewicht

- 1 Das Gesamtgewicht eines beladenen Motorwagens darf elf Tonnen nicht übersteigen.
- 2 Der Bundesrat kann durch Verordnung für Spezialwagen Ausnahmen bis zum Höchstgewicht von dreizehn Tonnen zulassen.

Art. 24 Höchstbreite

Die Breite eines Motorwagens darf einschliesslich der Last höchstens 2 m 20 betragen. Der Bundesrat kann für bestimmte Strecken eine Ladebreite bis zu höchstens 2 m 40 zulassen.

Art. 25 Geschwindigkeit

- 1 Der Führer muss sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen. Er hat namentlich in Ortschaften, bei Bahnübergängen und auch sonst überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums, Erschrecken des Viehs oder Unfällen bieten könnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten. Beim Kreuzen und Überholen hat er einen angemessenen Abstand einzuhalten.
- 2 Jedes Motorfahrzeug, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von mehr als zwanzig Kilometern in der Stunde zulässt, muss mit einem Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein.
- 3 Für schwere Motorwagen setzt der Bundesrat Höchstgeschwindigkeiten durch Verordnung fest. Für andere Motorfahrzeuge kann er durch Verordnung Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeit erlassen.

Art. 26 Ausweichen und Überholen

- 1 Der Führer hat rechts zu fahren, nach rechts auszuweichen und links zu überholen.
- 2 Strassenbiegungen nach rechts sind kurz, solche nach links weit zu nehmen.
- 3 An Strassenkreuzungen, Bahnübergängen und an unübersichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht überholt werden.
- 4 Dem sich ankündigenden, schneller fahrenden Fahrzeug ist vom Führer des langsamer fahrenden durch Ausweichen nach rechts die Strasse zum Überholen freizugeben. Beim Überholen ist auf die übrigen Strassenbenützer Rücksicht zu nehmen.

Art. 27 Strassengabelungen und -kreuzungen

- 1 Bei Strassengabelungen und -kreuzungen hat der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs zu mässigen und einem gleichzeitig von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu lassen.
- 2 Werden bestimmte Strassen als Hauptstrassen gekennzeichnet, so hat das auf der Hauptstrasse verkehrende Motorfahrzeug den Vortritt; das aus der Nebenstrasse kommende Motorfahrzeug hat die Geschwindigkeit zu mässigen.

Art. 28 Wett- und Versuchsfahrten

- 1 Wettfahrten auf der Strasse sind ohne Bewilligung der kantonalen Behörde verboten. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn eine besondere Versicherung für den Schaden abgeschlossen worden ist, für den die Veranstalter und die Teilnehmer haftpflichtig werden könnten.
- 2 Bei solchen Bewilligungen können Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes zugestanden und besondere Sicherungsmassnahmen vorgeschrieben werden.

3 Gegen die Erteilung von Bewilligungen für Wettfahrten auf Durchgangsstrassen steht dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement das Einspracherecht zu.

4 Für Versuchsfahrten, bei denen die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht eingehalten werden können, sind die Motorfahrzeugfabriken und Garagen verpflichtet, von der kantonalen Behörde eine besondere Bewilligung einzuholen. Die kantonale Behörde kann für solche Versuchsfahrten bestimmte Strassen bezeichnen und die Bedingungen für deren Benützung festsetzen. Sie kann diese Befugnis den Behörden einzelner Gemeinden übertragen.

B. Fahrräder

Art. 29 Bremse. Warnvorrichtung. Beleuchtung

1 Das Fahrrad muss mit einer rasch wirkenden Bremse versehen sein, sowie mit einer Warnvorrichtung, die zu verwenden ist, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert.

2 Vom Eintritt der Dämmerung an muss das Fahrrad beim Gebrauch mit Licht und mit einem nach rückwärts wirkenden Leuchtzeichen versehen sein.

Art. 30 Verkehrsvorschriften

Die Art. 18, 25, 26, 27 und 28 dieses Gesetzes gelten sinngemäss auch für die Radfahrer.

Art. 31 Versicherung

Die Kantone können für die Radfahrer die obligatorische Haftpflichtversicherung einführen. Sie kann durch Verbände abgeschlossen werden, sofern die gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind.

Art. 32 Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes

Die Radfahrer sind von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit, auch wo eine obligatorische Haftpflichtversicherung besteht.

C. Andere Strassenbenützer

Art. 33 Fahrzeuge mit Tierbespannung. Handkarren und Zugwagen.

1 Fahrzeuge mit Tierbespannung sind vom Beginn der Dämmerung an mit Licht zu versehen, das von vorn und hinten sichtbar ist, ausser wenn sie im Bereich der Strassenbeleuchtung oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillstehen, oder wenn es sich um landwirtschaftliche Fuhrwerke handelt, die vom Felde kommen.

2 Die Art. 18, 19, Abs. 2, 26 und 27 dieses Gesetzes gelten sinngemäss für Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren und Zugwagen.

Art. 34 Reiter und Viehherden

1 Beim Herannahen eines Motorfahrzeugs haben Reiter und Hüter von Viehherden ihr Möglichstes zu tun, um ihm die Fahrbahn freizugeben.

2 Die Art. 18, 26 und 27 dieses Gesetzes finden sinngemäss Anwendung.

Art. 35 Fussgänger

1 Der Fussgänger hat die Trottoirs oder Fussgängerstreifen zu benützen und die Strasse vorsichtig zu überschreiten. Auf unübersichtlichen Strassenstrecken und wenn Motorfahrzeuge herannahen, hat er sich an die Strassenseite zu halten.

2 Er hat auch die Anordnungen der Verkehrspolizei zu beachten.

D. Unfälle

Art. 36 Verhalten bei Unfall

1 Wenn ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad an einem Unfall beteiligt ist, so muss der Führer sofort anhalten. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit Tierbespannung, sofern an dem Unfall ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist.

2 Ist jemand verletzt worden, so hat der Führer seinen Beistand anzubieten und für Hilfe zu sorgen. Er muss der nächsten Polizeistelle Meldung erstatten, sowie seinen Wohnsitz und Aufenthaltsort angeben. Ist nur Sachschaden entstanden, so muss der Führer dem Geschädigten oder der nächsten Polizeistelle sofort Anzeige machen, sowie seinen Wohnsitz und Aufenthaltsort angeben.

Dritter Titel: Haftpflicht und Versicherung

Erster Abschnitt: Haftpflicht

Art. 37 Haftpflicht des Halters

1 Wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird, so haftet der Halter für den Schaden.

2 Er wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist, ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft. Fällt dem Geschädigten oder dem Dritten nur ein leichtes Verschulden zur Last, so hat der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände festzusetzen.

3 Hat neben dem Verschulden des Geschädigten oder Dritten ein Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs am Unfall mitgewirkt, so wird der Halter von der Ersatzpflicht nur zum Teil befreit. Der Richter wird die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände festsetzen.

4 Trifft den Halter kein Verschulden, so kann der Richter die Entschädigung ermässigen oder ausschliessen, wenn der Geschädigte unentgeltlich im Motorfahrzeug mitgeführt wurde.

5 Ist das Motorfahrzeug ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig verwendet worden, so haftet der Dritte an Stelle des Halters.

6 Als Dritte im Sinne dieses Artikels gelten nicht die Personen, deren sich der Halter zum Betrieb des Motorfahrzeugs bedient oder die es mit seiner Einwilligung führen.

7 Die Haftung für Sachschaden nach Transportrecht bleibt vorbehalten.

Art. 38 Schadenverursachung durch mehrere Motorfahrzeuge. Rückgriff.

1 Wird ein Schaden, wofür der Halter aufzukommen hat, durch mehrere Motorfahrzeuge verursacht, so haften die beteiligten Halter dem Dritten gegenüber solidarisch.

2 Unter die beteiligten Halter wird die Ersatzpflicht nach der Grösse ihres Verschuldens verteilt. Kann ein solches nicht nachgewiesen werden, so haften sie zu gleichen Teilen.

Art. 39 Schadenersatz zwischen Haltern

Erleidet ein Halter durch einen andern einen körperlichen Schaden, so richtet sich die Ersatzpflicht nach diesem Gesetz. Für Sachschaden gilt das Obligationenrecht.

Art. 40 Haftpflicht beim Wechsel des Halters

Wird ein Motorfahrzeug auf einen neuen Halter übertragen, so haftet bis zur amtlichen Übertragung des Fahrzeugausweises neben dem neuen auch der alte Halter, jedoch nur bis zu den in seinem Versicherungsvertrag vorgesehenen Summen. Der neue Halter, der für den Schaden aufgekommen ist, hat bis zum Betrage der Versicherungssumme ein Rückgriffsrecht gegen den alten Halter oder dessen Versicherer.

Art. 41 Schadenersatz; Zusammentreffen mehrerer Haltungen; Rückgriff.

1 Art und Umfang des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechts über unerlaubte Handlungen.

2 Das gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedene Haftungsgründe zusammentreffen.

3 Bei ungewöhnlich hohem Einkommen des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen.

Art. 42 Genugtuung

Trifft den Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Angehörigen, auch abgesehen vom Ersatz nachweislichen Schadens, eine angemessene Genugtuungssumme zusprechen.

Art. 43 Ungültige und anfechtbare Vereinbarungen.

1 Vereinbarungen, die die Haftpflicht wegbedingen oder beschränken, sind ungültig.

2 Vereinbarungen, die offenbar unzulängliche Entschädigungen festsetzen, sind binnen Jahresfrist nach ihrem Abschluss anfechtbar.

Art. 44 Verjährung

1 Die Ansprüche gegen den Halter verjähren in zwei Jahren vom Tag hinweg, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren, vom Tag des Unfalls an gerechnet. Wird jedoch die Klage aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährung vorschreibt, so gilt diese auch für den Zivilanspruch.

2 Für die Hinderung, den Stillstand und die Unterbrechung der Verjährung gilt das Obligationenrecht.

Art. 45 Gerichtsstand

Die Klage gegen den Haftpflichtigen kann beim Gericht seines Wohnsitzes oder des Orts, wo sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden.

Art. 46 Richterliches Ermessen

Bei Streitigkeiten über Ansprüche aus diesem Gesetz beurteilt der Richter die Tatsachen, ohne an die Beweisregeln des kantonalen Prozessrechtes gebunden zu sein.

Art. 47 Motorfahrzeuge des Bundes

Die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf Schaden, der durch Motorfahrzeuge des Bundes verursacht wird.

Zweiter Abschnitt: Versicherung

Art. 48 Gegenstand

1 Der Halter hat eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen zur Deckung des durch den Gebrauch eines Motorfahrzeugs verursachten Schadens.

2 Die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag gehen mit der Übertragung des Fahrzeugausweises von Rechts wegen auf den neuen Halter über. Er und der Versicherer sind berechtigt, binnen vierzehn Tagen nach Kenntnis des Übergangs vom Versicherungsvertrag zurückzutreten.

3 Der Halter ist nicht verpflichtet, sich gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber seinem Ehegatten und seinen Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu versichern.

4 Die Motorfahrzeuge des Bundes und der Kantone sind der Versicherungspflicht nicht unterworfen.

Art. 49 Unmittelbarer Anspruch des Geschädigten

1 Aus der für Motorfahrzeuge abgeschlossenen Haftpflichtversicherung steht dem Geschädigten im Rahmen der vertraglichen Versicherungssumme ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer zu.

2 Sind mehrere Geschädigte vorhanden und übersteigen die vom Halter des Fahrzeugs geschuldeten Entschädigungen die Versicherungssumme, so ermässigt sich das Forderungsrecht der Geschädigten gegenüber dem Versicherer im Verhältnis der Versicherungssumme zum Gesamtbetrag der Entschädigungen. Der Versicherer, der ohne Kenntnis anderweitiger Ansprüche gutgläubig einem der Geschädigten eine Zahlung leistet, die dessen verhältnismässigen Anteil übersteigt, ist im gleichen Masse auch gegenüber den übrigen Geschädigten befreit.

3 Das Forderungsrecht gegenüber dem Versicherer verjährt in zwei Jahren vom Tag des Unfalls an gerechnet. Es ist geltend zu machen beim Gericht des Wohnsitzes des Halters oder des Orts, wo sich der Unfall ereignet hat.

Art. 50 Einreden

1 Einreden aus dem Versicherungsvertrag oder aus dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, die die Deckung des Schadens schmälern oder aufheben würden, können dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden.

2 Dagegen hat der Versicherer insoweit ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Versicherungsnehmer, als er nach dem Versicherungsvertrag oder dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt gewesen wäre.

Art. 51 Aussetzen oder Aufhören

Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der kantonalen Behörde zu melden. Das Aussetzen oder Aufhören wird frühestens vierzehn Tage nach Eingang dieser Meldung rechtswirksam.

Art. 52 Versicherungssummen

1 Die Versicherungssumme beträgt für das Motorrad mindestens dreissigtausend Franken, für den Motorwagen mindestens fünfzigtausend Franken für eine verunfallte Person.

2 Für das Unfallereignis beträgt die Versicherungssumme bei einem Motorrad mindestens sechzigtausend Franken, bei einem Motorwagen mindestens hunderttausend Franken.

3 Bei schweren Motorwagen zum Personentransport beträgt die Versicherungssumme für ein Unfallereignis: mindestens hundertfünfzigtausend Franken bei einem Fassungsvermögen bis zu zehn Personen, mindestens dreihunderttausend Franken bei einem Fassungsvermögen von elf bis zwanzig Personen und mindestens fünfhunderttausend Franken bei einem Fassungsvermögen von über zwanzig Personen.

4 Die Versicherungssumme gegen Sachschaden beträgt für das Motorrad mindestens dreitausend Franken, für den Motorwagen mindestens fünftausend Franken.

5 Auf Begehren des Versicherten kann für Sachschaden ein Betrag bis zu hundert Franken von der Versicherungsdeckung ausgenommen werden. Dieser Selbstbehalt kann dem Dritten nicht entgegengehalten werden.

Art. 53 Versicherer

Die Versicherung muss bei einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung abgeschlossen sein.

Art. 54 Ausländische Motorfahrzeuge

Für die Haftpflichtversicherung ausländischer Motorfahrzeuge stellt der Bundesrat die erforderlichen Vorschriften auf. Er ist befugt, allfällige Eingangsgebühren zur Deckung der Versicherungskosten zu verwenden.

Art. 55 Besondere Versicherung

1 Der Bund schliesst bei Versicherungsunternehmungen, die zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassen sind, eine Versicherung ab zugunsten von Personen, die getötet oder verletzt werden durch den eigenmächtigen, vom Halter nicht verschuldeten Gebrauch eines Motorfahrzeugs durch

einen Dritten. Die Versicherung besteht für diese Personen nur insofern, als der Dritte für den Schaden gemäss Art. 37 aufzukommen hat.

2 Die Versicherungsleistungen bestimmen sich nach den für die obligatorische Unfallversicherung geltenden Grundsätzen. Den gegen Unfall obligatorisch versicherten Personen wird auf Grund dieser Versicherung keine Entschädigung gewährt.

3 Mitfahrende Personen, denen der eigenmächtige Gebrauch des Fahrzeugs bekannt ist, besitzen gegenüber dem Versicherer keinen Anspruch.

4 Der Versicherer tritt im Umfang seiner Leistungen an den Geschädigten in dessen Rechte gegenüber dem Haftpflichtigen ein.

5 Die Kosten der Versicherung werden aus dem Anteil des Bundes am Benzinzoll bestritten.

Dritter Abschnitt: Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung

Art. 56 Eidgenössische Unfallversicherung

1 Ist der durch einen Motorfahrzeugunfall Verletzte oder Getötete bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert, so bestimmen sich die Ansprüche nach der eidgenössischen Gesetzgebung über die Unfallversicherung. Für ihre Leistungen hat die Versicherungsanstalt den gesetzlichen Rückgriff gemäss Art. 100 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung, gegen den Haftpflichtigen und den Versicherer.

2 Weitergehende Ansprüche aus dem Motorfahrzeugunfall bleiben dem Verletzten oder den Hinterlassenen des Getöteten gewahrt.

3 Der Art. 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung, bleibt vorbehalten.

Art. 57 Militärversicherung

Wird eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den Betrieb eines Militärmotorfahrzeugs verletzt oder getötet, so findet ausschliesslich die Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

Vierter Titel: Strafbestimmungen

Art. 58 Übertretung der Verkehrsvorschriften

1 Der Führer eines Motorfahrzeugs, der den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu zweihundert Franken bestraft.

2 In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu zehn Tagen oder auf Busse bis zu fünfhundert Franken erkannt.

3 Der Radfahrer oder der Führer eines Fahrzeugs mit Tierbespannung, der die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung verletzt, wird mit Busse bis zu zwanzig Franken, in schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall mit Gefängnis von einem Tag oder mit Busse bis zu hundert Franken bestraft.

Art. 59 Angetrunkener Führer

1 Wer in angetrunkenem Zustand ein Motorfahrzeug führt, wird mit Gefängnis bis zu zwanzig Tagen oder mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

2 In schweren Fällen oder bei Rückfall wird auf Gefängnis bis zu sechs Monaten oder auf Busse bis zu fünftausend Franken erkannt.

Art. 60 Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall

1 Wenn ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad an einem Unfall beteiligt ist und der Führer nicht sofort anhält, dem Verunfallten nicht Beistand leistet oder nicht für Hilfe sorgt oder der Meldepflicht nicht genügt, so wird er mit Busse bis zu tausend Franken bestraft. Dies gilt auch für Führer von Fahrzeugen mit Tierbespannung, sofern an dem Unfall ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist.

2 In schweren Fällen oder bei Rückfall wird auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder auf Busse bis zu zweitausend Franken erkannt.

3 Lässt der Führer den Verunfallten in hilfloser Lage zurück, so wird auf Gefängnis bis zu sechs Monaten oder auf Busse bis zu fünftausend Franken erkannt.

Art. 61 Fahren ohne Ausweis

1 Wer ein Motorfahrzeug führt, wofür kein Fahrzeugausweis besteht, wer ein Motorfahrzeug führt, ohne den Führerausweis zu besitzen, wer einen ihm entzogenen Ausweis oder das ungültige Kontrollschild trotz Aufforderung der Behörde nicht abgibt, wer das Fahrzeug oder einen Ausweis der Kontrolle entzieht, wird mit Busse bis zu fünfhundert Franken bestraft.

2. In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu einem Monat oder auf Busse bis zu tausend Franken erkannt.

3 Die gleichen Strafen treffen den Halter, der den Gebrauch eines Motorfahrzeugs duldet, wofür kein Fahrzeugausweis besteht, oder der das Motorfahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.

4 Wer bei der Fahrt die Ausweise nicht mitführt, wird mit Busse bis zu fünf Franken, bei wiederholtem Rückfall bis zu zwanzig Franken bestraft.

Art. 62 Entwendung zum Gebrauch

1 Wer sich ein Motorfahrzeug rechtswidrig zum Gebrauch aneignet, ohne dass der Tatbestand des Diebstahls erfüllt ist, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu dreitausend Franken bestraft.

2 In schweren Fällen oder bei Rückfall wird auf Gefängnis bis zu einem Jahre und auf Busse bis zu fünftausend Franken erkannt.

Art. 63 Kontrollschild

1 Der Führer eines Motorfahrzeugs, der ein falsches oder verfälschtes oder unleserlich gemachtes oder nicht für das Fahrzeug bestimmtes Kontrollschild gebraucht, wird mit Gefängnis bis zu einem Monat oder mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

2 In schweren Fällen oder bei Rückfall wird auf Gefängnis bis zu drei Monaten oder auf Busse bis zu dreitausend Franken erkannt.

3 Wer ein Motorfahrzeug ohne Kontrollschild führt, wird mit Busse bis zu zweihundert Franken bestraft.

Art. 64 Reklamen. Strassensignale.

1 Wer Reklamen auf oder ausserhalb der Strasse anbringt, die die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährden, wird mit Busse bis zu hundert Franken bestraft.

2 Wer ein Strassensignal beschädigt, entfernt, nachahmt oder verändert, wird mit Gefängnis bis zu einem Monat oder mit Busse bis zu fünfhundert Franken bestraft.

Art. 65 Gemeinsame Bestimmungen

1 Strafbar ist auch die fahrlässige Handlung.

2 Wo wahlweise Gefängnis oder Busse angedroht ist, können die beiden Strafen verbunden werden.

3 Der erste Abschnitt des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853 über das Bundesstrafrecht 1), findet Anwendung.

4 Erfüllt eine der in diesem Titel genannten Handlungen einen Tatbestand, für den die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung eine schwerere Strafe vorsieht, so wird diese angewendet.

Art. 66 Bedingter Straferlass

Ist der bedingte Straferlass in der kantonalen Gesetzgebung vorgesehen, so kann er auch bei der Verhängung von Gefängnisstrafen auf Grund dieses Gesetzes angewendet werden.

Art. 67 Strafverfolgung

1 Die Strafverfolgung liegt den Kantonen ob.

2 Die Art. 14 und 41 des Bundesgesetzes vom 9. Dezember 1850 über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten, kommen nicht zur Anwendung. Wird gegen das einen eidgenössischen Beamten betreffende kantonale Urteil beim Bundesgericht Nichtigkeitsbeschwerde erhoben, so kann der Kassationshof in freier Würdigung des Sachverhalts prüfen, ob der Beamte bei der ihm zur Last gelegten Gesetzesübertretung in Ausübung seiner Amtspflicht gehandelt hat.

3 Strafurteile, die auf Grund dieses Gesetzes gegen eidgenössische Beamte gefällt werden, sind der Bundesanwaltschaft mitzuteilen.

Art. 68 Meldepflicht der Polizei- oder Gerichtsstellen

Die kantonalen Polizei- oder Gerichtsstellen sind verpflichtet, die Behörde, die den Entzug des Führerausweises verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, die zum Entzug Anlass geben könnte.

Fünfter Titel: Anwendungs- und Einführungsbestimmungen

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;
- b) einheitliche Formel zur Bemessung der Stärke des Motors;
- c) einheitliche Kontrollschilder für die Motorfahrzeuge;
- d) Kontrollführung über die Motorfahrzeuge, Führerausweise und Entzugsverfügungen sowie Registrierung der Strafen;
- e) periodische Nachkontrolle aller Motorfahrzeuge oder einzelner Kategorien;
- f) statistische Erhebungen über den Strassenverkehr, insbesondere über die Strassenverkehrsunfälle;
- g) Prüfung der Motorfahrzeugführer;
- h) besondere Anforderungen an Motorwagen, die dem gewerblichen Personentransport dienen, oder an schwere Motorwagen zum regelmässigen oder gelegentlichen Personen- oder Gütertransport;
- i) besondere Ausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeugfabriken, Reparaturwerkstätten, Garagen- und Motorfahrzeughändler sowie kurzfristige Fahrzeugausweise für besondere Zwecke;
- k) Art und Handhabung der Beleuchtung und der Warnvorrichtung;
- l) Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern für die Motorfahrzeuge oder für bestimmte Kategorien derselben, wenn der Stand der Technik es ermöglicht;
- m) Höhe und Länge der unbeladenen und beladenen Motorwagen sowie höchstzulässiger Achsdruck;
- n) Traktoren, Anhängewagen, Lastenzüge, Dreiachser und Arbeitsmaschinen, sowie ihre Höchstgewichte; er wird landwirtschaftliche Traktoren und andere durch mechanische Kraft bewegte Fahrzeuge von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen, sofern deren Höchstgeschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine beschränkte ist;
- o) Verhalten gegenüber Strassenbahnen;
- p) Verkehr auf Bergstrassen.

3 Der Bundesrat wird auch die nötigen Übergangsbestimmungen erlassen.

4 Er ist befugt, soweit sich dies als notwendig erweisen sollte, einheitliche Vorschriften für den Lokalverkehr aufzustellen.

5 Er ist ermächtigt, zur Durchführung internationaler Verständigungen sowie nach Anhörung von Experten bei neuen technischen Erscheinungen auf dem Gebiet des Motorfahrzeugwesens diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen.

Art. 70 Kantonale Vorschriften und Amtsstellen

Die Kantone haben ihre Vorschriften über den Strassenverkehr den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes anzupassen und treffen die nötigen Ausführungsmaßnahmen.

2 Sie bezeichnen die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen kantonalen Amtsstellen.

Art. 71 Gebühren und Steuern

1 Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Steuern und Gebühren gewahrt; jedoch sind kantonale Durchgangsgebühren nicht zulässig.

2 Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländischen Motorfahrzeugen bleibt dem Bunde vorbehalten. Über die Einführung solcher Gebühren entscheidet der Bundesrat.

3 Die Kantone können ausländische Motorfahrzeuge besteuern, die mehr als drei Monate in der Schweiz bleiben; der Bundesrat kann mit fremden Staaten abweichende Vereinbarungen treffen, sowie bei mangelndem Gegenrecht eine frühere Besteuerung zulassen.

4 Die Besteuerung der Motorfahrzeuge des Bundes ist gestattet im Verhältnis zur Dauer ihrer ausserdienstlichen Verwendung.

5 Fahrräder des Bundes und Militärfahrräder bleiben steuerfrei.

6 Für Motorfahrzeuge mit Fahrzeugausweis, deren Standort in einen anderen Kanton verlegt wird, ist die Steuer vom Beginn des der Verlegung folgenden Kalenderquartals an in diesem Kanton zu bezahlen.

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).

Also beschlossen vom Nationalrat, Bern, den 11. März 1932.

Der Präsident: Dr. R. Abt. - Der Protokollführer : F. v. Ernst.

Also beschlossen vom Ständerat, Bern, den 15. März 1932.

Der Präsident: Sigrist. - Der Protokollführer: Kaeslin.

Der schweizerische Bundesrat beschliesst: Das vorstehende Bundesgesetz ist gemäss Art. 89, Absatz 2, der Bundesverfassung und Art. 3 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse zu veröffentlichen.

Bern, den 15. März 1932.

Im Auftrag des Schweiz. Bundesrates, der Bundeskanzler: Kaeslin.

Datum der Veröffentlichung: 16. März 1932.

Ablauf der Referendumsfrist: 14. Juni 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 Befragungen und Diskussionen wiess, 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 Regel, 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 Möglichkeit überlässt, sondern direkt die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes 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].
- 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 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 führt Genf (nach einem Jahr ohne Nummerierung) als erster Kanton 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.
- 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.

Mehr Informationen zur Geschichte der Schweizer Fahrradkennzeichen finden Sie online im Schweizer Velonummern Museum: www.velonummern.ch