

106. Reflektierende Fahrrad-Kennzeichen. Abänderung der Fahrrad-Verordnung. A. Die überaus starke Zunahme des Strassenverkehrs seit Kriegsende hatte leider ein Ansteigen der Unfallziffern zur Folge. Insbesondere häufen sich in erschreckendem Masse die Unfälle zur Nachtzeit, bei denen Radfahrer durch Motorfahrzeuge von hinten angefahren und dadurch verletzt oder getötet werden. Der Grund ist nicht nur in der mangelnden Aufmerksamkeit der Motorfahrzeuglenker zu suchen; in vielen Fällen liegt die Unfallursache in der ungenügenden Wirkung der vom Motorfahrzeuggesetz für das Fahrrad vorgeschriebenen Reflexlinse. Artikel 68 der Vollziehungsverordnung zum MFG. schreibt zwar vor, dass das rückwärts wirkende Leuchtzeichen so beschaffen sein müsse, dass es bei Beleuchtung durch die Scheinwerfer eines Motorfahrzeuges auf eine Entfernung von 100 Meter gut erkennbar sei. Der Streuwinkel dieser Reflexlinse muss nach beiden Seiten 30° betragen. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass die Leucht-

wirkung dieser Reflexlinsen im allgemeinen zu schwach ist und dass insbesondere bei auch nur geringem seitlichem Einfallswinkel des Lichtes die Lichtreflexion nicht genügt. Eine Verbesserung drängt sich auf.

Die Polizeidirektion hat deshalb die Frage geprüft, ob nicht das Kennzeichen (sogenannte «Velonummer») als zusätzlicher Rückstrahler verwendet werden kann, indem das bisher übliche bemalte Metallschild mit einer Leuchtfolie überzogen wird, ein Verfahren, welches für Strassensignale heute im In- und Ausland in immer steigendem Masse Verwendung findet. Eingehende Versuche haben gezeigt, dass solche reflektierende Kennzeichen bei Nacht viel zur Kenntlichmachung der Radfahrer beitragen. Die Prüfung verschiedener Fabrikate von Leuchtfolien hat ergeben, dass das Scotchlite-Produkt der Firma Labitzke, Hohlstrasse 485, Zürich 48, speziell mit Bezug auf Reflexwirkung bei seitlichem Einfall des Lichtes den gestellten Anforderungen am besten entspricht. Der Kanton Thurgau hat bereits für das vergangene Jahr seine Fahrradkennzeichen mit einer Scotchlite-Folie überzogen und damit ausgezeichnete Erfahrungen gemacht.

Es rechtfertigt sich, solche Kennzeichen mit Scotchlite-Folien ab 1952 auch im Kanton Zürich einzuführen, womit ein wesentlicher Beitrag zur Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle geleistet wird. Wegen der sehr langen Lieferfristen muss der entsprechende Beschluss schon heute gefasst werden.

Für die bisher abgegebenen Kennzeichen betrug der Anschaffungspreis ca. 9 Rappen. Dieser geringen Kosten wegen konnte in § 16 der kantonalen Fahrradverordnung vom 2. November 1944 bestimmt werden, dass die Gebühr für die Erteilung des Kennzeichens und für den Ersatz verlorener Kennzeichen 50 Rappen betrage, dass jedoch wie bis anhin bei Rückgabe des alten Kennzeichens das neue unentgeltlich abgegeben werde. Durch den etwas höheren Preis für die erstmalige Abgabe und für den Ersatz verlorener Kennzeichen konnten die dem Kanton aus dieser Regelung erwachsenen Kosten bis anhin in einem tragbaren Rahmen gehalten werden.

Für das mit einer Leuchtfolie überzogene Kennzeichen beläuft sich der Herstellungspreis jedoch auf ca. 25 Rappen. Diese erhöhten Kosten können bei der grossen Zahl der Radfahrer (pro 1951 voraussichtlich ca. 300 000) nicht mehr vom Kanton getragen, sondern müssen dem Bezüger auferlegt werden. § 16 der Fahrradverordnung ist entsprechend zu ändern. Im Hinblick auf die stets wechselnden Materialkosten ist der Abgabepreis, aufgerundet auf 10 Rappen, jährlich von der Polizeidirektion neu festzusetzen. Der Betrag von 50 Rappen für die erstmalige Erteilung und den Ersatz verlorener Kennzeichen soll jedoch wie bis anhin unverändert bleiben. Mit dieser neuen Regelung erspart sich der Kanton eine jährliche Ausgabe von ca. Fr. 20 000, wobei der bescheidene Ueberschuss, resultierend aus der Differenz der Herstellungskosten zum Abgabepreis, noch nicht berücksichtigt ist.

Der Auftrag für die Herstellung des Kennzeichens wurde bis anhin jedes Jahr auf Grund der Bestimmungen der kantonalen Submissionsverordnung vergeben. Für den einwandfreien Auftrag der Leuchtfolie müssen jedoch an die Qualität des Metallschildes mit Bezug auf Material und Prägung besondere Anforderungen gestellt werden. Die Polizeidirektion beantragt deshalb, den Auftrag pro 1952 direkt an die Firma Güller Söhne, Gravier- und Prägeanstalt, Hüttikon, zu vergeben. Nach den bisherigen Erfahrungen, bietet diese Firma — die bereits während Jahren die Radfahrerkennzeichen für den Kanton Zürich fabrizierte — für die einwandfreie Herstellung der benötigten 300 000 Schilder mit Leuchtfolie am meisten Gewähr. Der Preis für das fertige Kennzeichen beträgt laut Kostenvoranschlag vom 29. Dezember 1950 25 Rappen.

§ 3, lit. c und d, der Submissionsverordnung bestimmt, dass Arbeiten ohne Wettbewerb vergeben werden können, wenn ihre Ausführung besondere Befähigung erfordert oder durch Urheberrechte beschränkt ist, ferner, wenn sie sich ihrer besonderen Art wegen nicht für einen Wettbewerb eignen. Diese Voraussetzungen sind in vorliegendem Fall erfüllt. Dem Antrag der Polizeidirektion auf direkte Vergabe des Auftrages gemäss Offerte vom 29. Dezember 1950 an die Firma Güller Söhne, Hüttikon, kann deshalb zugestimmt werden.

Damit das neue Kennzeichen seine ihm zugedachte neue Funktion als Reflektor erfüllen kann, muss es richtig am Fahrrad angebracht werden. § 2 der Fahrradverordnung bestimmt lediglich, dass das Kennzeichen am Fahrrad «gut sichtbar» zu befestigen sei. Diese Vorschrift genügt nicht mehr und muss dahin abgeändert werden, dass der Radfahrer verpflichtet wird, das Kennzeichen am hinteren Schutzblech oder am Gepäckträger senkrecht zur Fahrbahn derart zu befestigen, dass es nicht durch Gepäckstücke, Kleider usw. verdeckt werden kann. Bei der erstmaligen Abgabe der neuen Kennzeichen ist den Radfahrern durch die Polizeidirektion ein Merkblatt mit einer Wegleitung für dieses korrekte Anbringen des Kennzeichens am Fahrrad auszuhändigen.

B. Die durch die neuen Kennzeichen nötig gewordene Revision der Fahrradverordnung gibt Gelegenheit, im gleichen Zug eine bisher bestandene Lücke in bezug auf den Geltungsbereich der zürcherischen obligatorischen Radfahrer-Haftpflichtversicherung in § 14 der Fahrradverordnung auszufüllen.

Das Bundesrecht (Artikel 31 MFG.) stellt es den Kantonen frei, ihre allfällige Regelung der Haftpflichtversicherung nur auf die im eigenen Kanton wohnenden Radfahrer anzuwenden oder das Obligatorium auf alle Radfahrer auszudehnen, die überhaupt ein Fahrrad im öffentlichen Verkehr des Kantons — und sei es auch nur vorübergehend als Touristen usw. — benützen (vgl. Strebel, Kommentar zum MFG., Note 17 zu Artikel 31). Die zürcherische Fahrradverordnung bestimmt in § 1, dass «für die Benützung eines Fahrrades im öffentlichen Verkehr» der Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich einzuholen sind; irgendeine Einschränkung in bezug auf ausserkantonale oder ausländische Fahrräder ist dieser Vorschrift nicht beigefügt, sodass nach dem genauen Wortlaut jeder ausserkantonale oder ausländische Tourist, der keinen Fahrradausweis und kein Kennzeichen des Kantons Zürich besitzt, an der Kantonsgrenze angehalten werden müsste. In § 14 wird als einzige Ausnahme der Fall der dauernden Standortverlegung eines Fahrrades von einem andern Kanton in den Kanton Zürich geregelt; wenn es sich dabei um ein Fahrrad mit Kennzeichen des andern Kantons (also mit gültiger Haftpflichtversicherung) handelt, wird für den Bezug des Fahrradausweises und des Kennzeichens des Kantons Zürich eine Frist von 14 Tagen eingeräumt.

Es ist klar, dass trotz diesem engen Wortlaut der Verordnung in der Praxis von Anfang an nicht starr an der unbedingten zürcherischen Kennzeichen-Pflicht für jedes ausserkantonale und ausländische Fahrrad festgehalten werden konnte. Schon im Kommentar Strebel (Note 17 zu Artikel 31) findet sich die Bemerkung: «Praktisch ist eine gegenseitige Rücksichtnahme und Verständigung unerlässlich». Wesentlich ist vor allem, dass überhaupt eine Haftpflichtversicherung besteht, sei dies nun eine zürcherische oder eine ausserkantonale. Da alle andern Kantone das Obligatorium ebenfalls eingeführt haben, konnte man sich in der Praxis damit begnügen, dass Fahrräder aus andern Kantonen, die ihren dauernden Standort dort behalten, im Kanton Zürich vorübergehend ohne zürcherisches Kennzeichen im öffentlichen Verkehr benützt werden können, wenn sie nur das gültige Kennzeichen des Standortkantons tragen und somit dort haftpflichtversichert sind. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass die ausserkantonale Haftpflichtversicherung allenfalls schlechter ist als die im Kanton Zürich vorgeschriebene.

Weniger einfach gestalten sich die Verhältnisse für die Fahrräder der ausländischen Touristen, deren Heimatstaat in der Regel überhaupt keine oder keine für das Gebiet der Schweiz gültige Haftpflichtversicherung und damit auch kein Kennzeichen kennt. Aus rein praktischen Gründen und mit Rücksicht auf den internationalen Reiseverkehr wurden ohne rechtliche Grundlage die ausländischen Fahrräder seit jeher unbehelligt gelassen, auch wenn sie weder haftpflichtversichert noch mit einem Kennzeichen des Heimatstaates versehen waren. Der Regierungsrat hat dann lediglich mit Beschluss vom 12. Dezember 1946 (Amtsblatt, Textteil 1946, Seite 1240) die vom Ausland herkommenden regelmässigen Grenzgänger («Personen, welche als Inhaber von Grenzkarten für das zürcherische Grenzgebiet mit Fahrrädern im Kanton Zürich verkehren») dem zürcherischen Haftpflichtversicherungs-Obligatorium und der zürcherischen Kenn-

zeichenpflicht unterstellt, damit bei allfälligen Unfällen solcher Grenzgänger die zürcherischen Geschädigten sicher Deckung finden. Im gleichen Beschluss wurde in Dispositiv V in Bestätigung der bisherigen Praxis beigefügt, die Kennzeichenpflicht beziehe sich nicht «auf ausländische Radfahrer, welche im internationalen Verkehr im Kanton Zürich verkehren (Touristen, Feriengäste usw.)». Da es sich um eine Ausnahme von der generellen Regelung der Fahrradverordnung handelt, hätte diese Präzisierung richtigerweise durch eine Verordnungsrevision statt durch einen gewöhnlichen Regierungsratsbeschluss vorgenommen werden sollen.

Materiell ist noch beizufügen, dass inzwischen durch eine besondere Vereinbarung mit der «Unfall-Zürich» auch für die vom Obligatorium befreiten ausländischen Touristen eine befriedigende Regelung der Haftpflichtversicherung gefunden werden konnte (Regierungsratsbeschluss Nr. 39 vom 9. Januar 1947), sodass jetzt trotz den in der Praxis gewährten und zum Teil durch Regierungsratsbeschluss bestätigten Ausnahmen vom Obligatorium praktisch für alle im Kanton Zürich verkehrenden Fahrräder eine Haftpflichtversicherung besteht.

Es rechtfertigt sich, diese Regelung des Geltungsbereiches der zürcherischen Kennzeichenpflicht nunmehr ausdrücklich in der Fahrradverordnung zu verankern. Einem praktischen Bedürfnis Rechnung tragend ist ferner beizufügen, dass in denjenigen Fällen, in denen im Hinblick auf eine bestehende ausserkantonale Haftpflichtversicherung auf den Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich verzichtet wird, das ausserkantonale Kennzeichen gut sichtbar am Fahrrad anzubringen und der ausserkantonale Fahrradausweis stets mitzuführen ist.

Auf Antrag der Direktion der Polizei

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die §§ 2, 14 und 16 der Verordnung über den Verkehr mit Fahrrädern (Fahrradverordnung) vom 2. November 1944 werden wie folgt abgeändert und ergänzt:

§ 2. Das Kennzeichen ist am hinteren Schutzblech oder am Gepäckträger des Fahrrades senkrecht zur Fahrbahn so anzubringen, dass es während der Fahrt von hinten gut sichtbar ist und nicht durch Gepäckstücke und Kleider usw. verdeckt wird. Der Fahrradausweis ist stets mitzuführen.

§ 14. Wird der dauernde Standort eines Fahrrades mit ausserkantonalem Kennzeichen von einem andern Kanton in den Kanton Zürich verlegt, so sind innert 14 Tagen der Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich zu beziehen. In der Zwischenzeit ist das ausserkantonale Kennzeichen gut sichtbar am Fahrrad anzubringen; der ausserkantonale Fahrradausweis ist stets mitzuführen. Die Gebühr für den Fahrradausweis wird nicht mehr erhoben, wenn die Gebühr im andern Kanton bereits bis zum 31. März bezahlt ist.

Wird ein Fahrrad mit ausserkantonalem Kennzeichen, das seinen dauernden Standort im andern Kanton beibehält, vorübergehend im Kanton Zürich im öffentlichen Verkehr benützt, so müssen der Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich nicht bezogen werden. Das ausserkantonale Kennzeichen ist gut sichtbar am Fahrrad anzubringen; der ausserkantonale Fahrradausweis ist stets mitzuführen.

Wird ein Fahrrad mit dauerndem Standort im Ausland vorübergehend im Kanton Zürich im öffentlichen Verkehr benützt, so müssen der Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich nicht bezogen werden. Ausgenommen sind die Fahrräder, die von Inhabern von Grenzkarten für das zürcherische Grenzgebiet benützt werden; diese haben den Fahrradausweis und das Kennzeichen des Kantons Zürich zu beziehen.

§ 16. Die jährliche Gebühr für den Fahrradausweis beträgt Fr. 2, die Gebühr für das Kennzeichen 50 Rappen. Bei Rückgabe des alten Kennzeichens wird das neue zum Selbstkostenpreis (auf 10 Rappen aufgerundet) abgegeben.

Erfolgt die Erneuerung der Ausweise und Abgabe der neuen Kennzeichen durch die Polizei, so kann diese eine Entschädigung von 20 Rappen erheben.

Die Gebühr für den Ersatz von Kennzeichen und Ausweisen beträgt je 50 Rappen.

II. Die Aenderung der §§ 2 und 16 tritt am 1. Januar 1952, diejenige von § 14 am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

III. 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.

IV. Veröffentlichung der Abänderung der Fahrradverordnung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

V. Mitteilung an die Direktionen der Finanzen und der Polizei, sowie an die Statthalterämter, das Polizeikommando und das Strassenverkehrsamt.