

## Arbeitspapier "Fahrradkennzeichen"

---

### 1 Ausgangslage

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 Eidg. 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 (Beilage 1).

Im März 1985 hat Nationalrat Kurt Schüle ein Postulat eingereicht, das namentlich die Aufhebung der jährlichen Fahrradkennzeichen anregt. K. Schüle hatte in seinem Vorstoss vor allem die "Velonummer Bürokratie" angeprangert und auch Umweltschutzargumente geltend gemacht: In der Schweiz werden jährlich über 26 t Aluminium für die Herstellung der Velonummern verwendet (Beilage 2, Motion).

Verschiedene Gemeinden haben beschlossen, das gesetzlich vorgeschriebene Fahrradkennzeichen gratis abzugeben und die Haftpflichtprämien aus der Gemeindekasse zu bezahlen. In verschiedenen Kantonen, z. B. in St. Gallen und Uri, sind Motionen hängig, die die Gratisabgabe der Fahrradkennzeichen fordern. In Liechtenstein hat der Gemeinderat von Vaduz beschlossen, 1986 die Fahrradschilder gratis abzugeben (Beilage Auszug aus Traktandum Nr. 2, 15.4.1986) Nachfolgender Tabelle kann entnommen werden, wie uneinheitlich die Gebühren und Versicherungen für Velos 1986 geregelt sind.

<u>Kanton</u>	<u>Steuern</u>	<u>Versicherung</u>	<u>Total</u>
AG	6.--	6.--	12.--
AR	5.50	5.70	11.20
AI	6.50	5.50	12.--
BS	4.--	6.--	10.--
BL	4.--	6.--	10.--
BE	5.--	6.--	11.--
FR	10.--	6.--	16.--
GE	2.--	5.--	7.--
GL	5.50	3.50	9.--
GR	7.10	4.90	12.--
JU	4.50	5.50	10.--
LU	5.--	5.--	10.--
NE	8.--	5.--	13.--
NW	6.--	5.--	11.--
OW	4.--	5.--	9.--
SH	4.50	5.50	10.--
SZ	3.50	5.--	8.50
SO	4.--	4.50	8.50
SG	6.--	4.--	10.--
TI	10.--	6.--	16.--
TG	9.--	5.--	14.--
UR	8.--	4.--	12.--
VD	5.--	5.--	10.--
VS	6.--	3.--	9.--
ZG	4.--	4.--	8.--
ZH	4.--	4.--	8.--

Der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (VSA) hat am 29. Januar 1985 eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren:

- Ph. Vautier                      VD, Vorsitz
- P. Hess                              SO
- Dr. R. Netzer                      BE
- H. Sidler                            LU
- J.P. Champendal                  BAP
- H. Hügli                            VSA

Beigezogen wurden:

- Major F. Hächler                ACVS
- V. Ferrarese                      Union Suisse, Genève
- G. Rossi                            Vaudoise Assurance, Lausanne
- A. Bühler                            BAP

Die Arbeitsgruppe behandelte das Geschäft an vier Sitzungen, nämlich am:

- 13. Mai 1985
- 12. November 1985
- 5. Mai 1986
- 15. September 1986

Die Aktennotizen dieser vier Sitzungen sind dem Arbeitspapier beigelegt.

## 2 Rechtsgrundlagen

### 21 Bundesgesetz vom 19.12.1985 über den Strassenverkehr

#### Artikel 18

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

<sup>3</sup> Die Kantone können Prüfungen der Fahrräder durchführen.

### 22 Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 20.11.1959

Gemäss Art. 34 Abs. 1 VVV werden die kantonalen Fahrradkennzeichen ab 1. Januar des Jahres erteilt, dessen Zahl sie tragen. Sie bleiben jeweils bis 31. Mai des folgenden Jahres gültig.

Art. 35 Abs. 1 VVV verpflichtet die Kantone, eine Kollektiv-Haftpflichtversicherung für Radfahrer abzuschliessen. Radfahrerverbände können andererseits für ihre Mitglieder eine solche Versicherung abschliessen. Es steht dem Radfahrer aber auch frei, sich einzeln zu versichern.

## 3 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.

#### 4 Ausgangsdaten

- 1. Die Lösung darf aus zeitlichen Gründen keine Aenderung des Gesetzes bedingen. Nur Anpassungen auf Verordnungsstufe sind kurzfristig möglich.
- 2. Das Fahrrad muss aus Sicherheitsgründen einen nach hinten reflektierenden Ausrüstungsteil aufweisen.
- 3. Es muss gegen aussen sichtbar sein, dass für das Fahrrad eine gültige Versicherung besteht.
- 4. Das Versicherungskennzeichen muss für den Schadenfall einen Hinweis auf die zuständige Versicherungsgesellschaft enthalten.
- 5. Die dem Radfahrer entstehenden Kosten und Umtriebe müssen als Anreiz zur vermehrten Benützung des Fahrrades tief sein.
- 6. Ein weitgefächertes Verteilernetz für den Bezug des Versicherungskennzeichens muss gewährleistet sein.

#### 5 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 Uebernahme 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.

#### 6 Beurteilung

Im Hinblick auf die gesetzten Ziele und die gegebenen Ausgangsdaten ergibt sich folgende Beurteilung der genannten Modelle:

- A. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass beim Sport mit grösseren Risiken ohne staatlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung zu rechnen ist. Gegen eine solche Lösung spricht aber, dass jährlich Velohaftpflichtfälle mit Millionenbeträgen entstehen. Ohne Haftpflichtversicherung könnten viele Radfahrer für die entstandenen Schäden nicht aufkommen. Der Geschädigte müsste häufig einen Teil des Schadens selbst tragen.

- B. Allein im Kanton Bern mit rund 370'000 Fahrrädern müssten aus öffentlichen Mitteln über 4 Mio. Franken bezahlt werden. Zudem widerspricht dieser Vorschlag dem Verursacherprinzip.
- C. Dieses Modell gewährleistet nicht, dass für jedes in Verkehr gesetzte Fahrrad eine gültige Haftpflichtversicherung besteht. Ein solches Kontrollschild käme einer festen Immatrikulation gleich, wie sie für Motorfahrzeuge bereits besteht. Es müsste gleichwohl eine Versicherungskontrollmarke abgegeben werden.
- D. Der Abschluss einer Privathaftpflicht-Versicherung ist nicht obligatorisch. Für Personen, die keine solche Versicherung abgeschlossen haben, müsste die Möglichkeit einer besonderen Veloversicherung geschaffen werden. Diese Sonderlösung könnte von der Versicherung nicht kostengünstig angeboten werden.
- E. Diese Lösung erfüllt sowohl die unter Ziffer 3 gesetzten Ziele als auch die unter Ziffer 4 formulierten Ausgangsdaten.
- Die Bedürfnisse der Polizei können wie folgt abgedeckt werden:

- Gestohlene Fahrräder können dem Halter aufgrund der Rahmennummer und Beschreibung zugeführt werden.
- Die Sichtbarkeit bei Nacht und schlechter Witterung kann durch einen reflektierenden Ausrüstungsteil in der Grösse und am Ort des bisherigen Fahrradkennzeichens sichergestellt werden.
- Die Identifizierung eines verunfallten Lenkers anhand des bisherigen Kennzeichens ist problematisch, da das Kennzeichen frei übertragbar ist. Zwischen dem Eigentümer des Fahrrades, der im Versicherungsdokument genannten Person und dem Radfahrer muss keine Identität bestehen.

## 7 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.

8 Vorgehen

- Genehmigung dieses Arbeitspapiers durch die Arbeitsgruppe auf dem Korrespondenzweg.
- Verabschiedung des Arbeitspapiers durch den Vorstand VSA am 15. Oktober 1986.
- Orientierung der IKSt am 6. November 1986 über die geleisteten Arbeiten der VSA. Festlegen des weiteren Vorgehens unter Würdigung der politischen Aspekte.
- Orientierung an der Vereinsversammlung VSA vom 19. November 86 und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen.

- Beilagen:
- 1 Antrag Innerschweiz, 2.3.1984
  - 2 Motion Schüle, März 1985
  - 3 Auszug Traktandum Nr. 2, 15.4.1986
  - 4 4 Aktennotizen der Sitzungen der Arbeitsgruppen

Bern, 22. September 1986