

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 300 Episoden,
mit Links zu über 400 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.

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 vorschriftsgemäss, 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 herumfahren. 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, verrostet 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 harret 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 vervollkommen 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

Vorwort	2
Rückmeldung des Historikers.....	14
1. Einführung - weshalb und wozu	15
Das Kulturgut «Velonummer»	15
Das Schweizer Velonummern Museum als Kulturgut-Bewahrer*in	16
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.....	21
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.....	24
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	32
Die Bedeutung der Schweizer Städte	33

Der Einfluss der Radfahrerverbände.....	35
Die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen	35
Die Beziehung zwischen Haftpflichtversicherung und Velonummer	35
Keinen Platz für die Velovignette?.....	36
Die grösste physische Sammlung Schweizer Velonummern	37
Das Taksplattenmuseum in Belgien	38
Die umfangreichste Fahrradkennzeichen-Sammlung der Welt.....	38
Weltweit über 1000 Orte mit eigenen Fahrradkennzeichen.....	40
Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich.....	41
Das Fahrradkennzeichen - wer hat's erfunden?.....	42
3. Die Design-Epochen.....	44
Die kreative Epoche 1892-1961	44
Die genormte Epoche 1962-2011	45
4. Die Vorgeschichte.....	46
1817: Das Ur-Fahrrad.....	46
1861: Der Tretkurbelantrieb	46
1865-1884: Fahrverbot für Vélocipède in Wien	46
1869 VD: Das erste Velo-Fahrverbot der Schweiz in der Stadt Lausanne	47
1869 FR: Das erste Velo-Reglement der Schweiz in der Stadt Fribourg.....	47
1872 BS: Der Urknall im Schweizer Velonummern-Universum.....	48
1874 Paris: Fahrradkennzeichen oder nicht – Versuch einer Definition	49
1883: Der Schweizerische Velozipedisten Verband.....	52
1884: Das Sicherheitsniederrad	52
1885: Wien führt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt ein.....	52
1887 GE: Regierungsrat verhängt Velo-Verbot in Genfer Innenstadt.....	54
1888: Der Luftreifen.....	54
1889 BL: Die frühen Verordnungen zum Radfahren in der Schweiz	54
1891: Die Botschaft zur Errichtung von Radfahrerabteilungen.....	55
5. Die kreative Epoche 1892 – 1961.....	56
1892: Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen.....	56
1892: Radfahrer als Ärgernis - Ärger der Radfahrer	57
1892 BE: Ein Herz für Radfahrer	57
1892: Dichtestress in unseren Städten	57
1892 LU: Doch kein historischer Moment in Luzern.....	60
1892: Erste Armee Radfahrerschule in Bern.....	61
1892 BS: Petition der Radfahrervereine – Beginn unserer Zeitrechnung	62
1892: Die Idee des Schweizer Kontrollschilts für Fahrräder entsteht	63
1892-2011: Fahrradkennzeichen, Kontrollschild, Velonummer - was jetzt?.....	63

1893 BS: Regierung und Parlament - Petition Radfahren in der Stadt.....	65
1893 ZH: Bürger der Stadt Zürich fordern Velonummern gegen Missetäter	66
1893 Frankreich: Erste nationale Besteuerung von Fahrrädern.....	66
1893: Muss der Beginn der Geschichte umgeschrieben werden?	68
1893 ZH: Velo-Klubs der Stadt Zürich verfassen Vorschlag für Verordnung	68
1893 ZH: Stadt Zürich verordnet die ersten Velonummern der Schweiz	69
1893 ZH: Fahrradkennzeichen vorne und hinten am Velo!.....	70
1893 FR: Velo-Club Fribourg bringt neue Verordnung ins Rollen.....	72
1893 FR: Polizeidirektor reicht Gemeinderat von Fribourg Verordnung ein.....	72
1893 GE: Genève verordnet erste kantonale Plaque de Vélo der Schweiz	72
1893 FR: Gemeinderat der Stadt Fribourg überweist neues Velo-Reglement.....	74
1893 FR: Parlament der Stadt Fribourg verordnet Fahrradkennzeichen	74
1893 ZH: In der Stadt Zürich verzögert sich die Ausgabe der Velonummern	75
1893 FR: Velofahrer der Stadt Fribourg mit Petition gegen Velonummern.....	76
1893 ZH: Stadt Zürich gibt erste Fahrradkennzeichen der Schweiz aus.....	76
1893 GE: Genève gibt die ersten kantonalen Velonummern der Schweiz aus	77
1893 GE: Ohne Umwege ans Hinterteil der Maschine	78
1893: Bundesrat entscheidet über Pfändbarkeit von Armee-Fahrrädern	78
1893 FR: Regierungsrat streicht Velonummern in der Stadt Fribourg	79
1893: Das "Primär-Design"	80
1893-1960: Die Geister, die sie riefen - die Ironie der Geschichte.....	80
1894 FR: Regierungsrat Fribourg begründet die Streichung der Velonummer.....	81
1894 BS: Regierung und Parlament – Änderung Polizeistrafgesetz	81
1894 BS: Endlich eine Verordnung über das Radfahren in Basel-Stadt.....	83
1894: Wien führt eiförmige Nummerntäfelchen in Gelb und Schwarz ein	85
1894: Basel vs. Zürich – Debriefing eines fiktiven Wettrennens	85
1894 BS: Polizeidepartement verlangt Verzeichnisse der Velo-Clubs.....	86
1894 BS: Kanton Basel-Stadt registriert sein erstes Fahrradkennzeichen.....	86
1894: Wer hat die Schweizer Velonummer erfunden?	87
1894: Städte und Kantone machen das Rennen vor der Armee	88
1894: Bundesrat beschliesst Subventionen für Armee-Fahrräder	89
1895 VD: Stadt Lausanne führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	89
1895 ZH: Stadt Winterthur führt Velonummern mit Ort ein.....	90
1895 ZG: In Zug lehnt Kantonsrat Velosteuer und Velonummern ab	90
1896: Velonummern in der Stadt Bern.....	91
1896 LU: Regierungsrat begründet die Einführung der Velonummern	91
1896: Bundesrat unterstützt sichtbare Nummern für Militärfahrräder.....	92
1896: Militär-Nummern können nicht vorne am Fahrrad befestigt werden	93

1896: Radfahrer gründen Touring-Club der Schweiz.....	93
1897: Frühe Fahrradkennzeichen in anderen Ländern.....	94
1897 NE: Stadt La-Chaux-de-Fonds führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	94
1897 VD: Stadt Nyon führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	94
1897: Bundesrat verbietet Besteuerung von Militärfahrrädern	95
1897: Wien schafft seine legendären Fahrradnummerntafeln wieder ab	96
1897: Stadt Neuchâtel verordnet Velonummern hinten und vorne	96
1897 NE: Stadt Le Locle führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	97
1897 VD: Gemeinde Le Chenit führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	98
1898 BE: Stadt Biel führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	98
1898 GE: Genereller Velonummern-Umtausch im Kanton Genève	98
1898: Noch immer keine Kennzeichen an den Militär-Fahrrädern	99
1898 SH: Stadt Schaffhausen führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	99
1898 BS: Motorfahrzeuge mit Fahrradkennzeichen?	99
1898 TI: Stadt Lugano führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	102
1898 VS: Zweisprachige Verordnung	102
1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus	102
1899 GE: Genf führt als erster Kanton Luxus-Steuer auf Velos ein	103
1899 BE: Stadt Porrentruy führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	107
1900: Das "Eisen-Design" aus der Westschweiz	107
1900: Das "Pionier-Design"	108
1900: Velonummern in der Stadt St. Gallen	109
1900 VD: La plaque à deux étages; das Zwei-Etagen-Schild	110
1900 NW: Ausweiskarte für Rad- oder Motorwagenfahrer	110
1900 BS: Verordnung für Fahrräder und Motorfahrzeuge	111
1900: Die Gültigkeitsdauer der Fahrradkennzeichen	111
1900: Erste Lobby für nationales Verkehrsrecht	113
1900 ZH: Nach der Stadt will auch der Kanton Zürich Nummern einführen.....	113
1900-1937: Rolle der Bezirke / Kennzeichen mit mehreren Serien	113
1901 BE: Stadt Thun führt Fahrradkennzeichen vor Kanton ein	115
1901 ZH: Das Ende der städtischen Velonummern kündigt sich an.....	115
1902 ZH: Der Zürcher Stadt-Komet am Velonummern-Himmel verglüht	116
1902-1909 ZH: Die Bestimmung des Jahrgangs der ersten Velonummern.....	116
1902 ZH: Die ersten Autokennzeichen im Kanton Zürich	119
1902 ZH: Verordnung des Kantons Zürich vor Bundesgericht.....	120
1902: Bundesgericht tritt nicht auf Rekurs der Radfahrer ein	120
1903: Das "Email-Design" der Deutschschweizer Kantone	122
1903 ZH: Zürich schliesst sich früh dem Konkordat an.....	122

1903 LU: Auftrag des Regierungsrats für Anschluss Konkordat	122
1903 LU: Luzern schliesst sich dem Konkordat an	123
1903 TG: Regierungsrat lehnt das Konkordat ab	123
1903 VD: Auch in der Waadt wird die Luxus-Steuer auf Velos eingeführt.....	124
1904 GE: Skandal um das Genfer Kantonswappen.....	125
1904 GE: Konfusion um das Genfer Velonummern-Depot.....	126
1904: Das erste Konkordat mit 22 Kantonen.....	128
1904 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (2. Periode).....	130
1904 AG: Aargau tritt nachträglich dem Konkordat bei	130
1904 VS: Fahrverbote.....	130
1904 TG: Allgemeine Verordnungs-Konfusion.....	131
1904 SH: Schaffhausen tritt nachträglich dem Konkordat bei	132
1904: Keine Fahrradkennzeichen an Militär-Velos bis Ende 1904	132
1905: Das Fahrradkennzeichen ist in der Armee angekommen.....	132
1905: Die ersten Ausgaben mit Jahrgang	133
1905 TG: Volksabstimmung und Sonderstatus.....	134
1905: Basel-Land verurteilt Wm Saladin wegen Armee-Kontrollschild.....	134
1906-1909 FR GE NE VD VS: Bestimmung der Jahrgänge in der Romandie	136
1906-1909: Der Stein von Rosetta	137
1906: Aargau anerkennt Armee-Kontrollschild nicht - Generalstab reagiert.....	138
1906-1988: Zuweisung der Nummernkreise	139
1907: Radfahrer-Bund führt Haftpflichtversicherung ein.....	140
1907 LU: 4000 Veloschilder werden eingezogen.....	140
1907: Das Militär-Kontrollschild im ausserdienstlichen Gebrauch	140
1908: Das Militär-Kontrollschild befreit von Steuern und Gebühren.....	141
1909: Radfahrer-Bund fordert Bundesgesetz	142
1909 LU: Zieht weitere 4000 Velonummern aus dem Verkehr	142
1909: Das "Kupfer-Jahr"	143
1909 ZH: Analyse zur Vorbereitung einer grossen Systemumstellung.....	144
1909 ZH: Kanton Zürich schreibt Auftrag für Email-Schilder aus	144
1909 BS: Gültigkeit Velonummern drei Jahre (4. und letzte Periode).....	145
1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Email-Schilder per 1910.....	145
1909: Das "Primär-Design" (Ende)	146
1910: Die Metallwarenfabrik Zug AG und die Email-Schilder.....	147
1910: Bundesrat befasst sich mit Verkehrs-Konflikt in Ur-Kantonen.....	148
1900-1912 UR: Unklare Lage im Kanton Uri	150
1912 LU: Räumt auf und beginnt neue Velonummern Ära	151
1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913.....	152

1913 BE: Kanton Bern erkundigt sich zu Email-Schildern in Zürich	153
1914 ZH: Missbrauch führt zu Email-Schilder Varianten	154
1914: Das zweite Konkordat mit 18 Kantonen	155
1914: St. Moritz; eine Gemeinde im Fahrradkennzeichen-Olymp	157
1915 FL: Einführung der Nummerntafeln in Liechtenstein	158
1916 TG: Der lange Weg zum Konkordat.....	159
1917: Bundesrat entscheidet über Velonummern der Post.....	159
1918 ZG: Missbrauch führt zu Email-Schilder mit Doppel-Jahrgang	161
1920 SO: Trendsetter für das Material	161
1921 FL: Liechtenstein führt Velonummern mit Finanzgesetz ein	162
1921: Bund verschafft sich die Kompetenzen	162
1921 FL: Liechtenstein regelt das Fahrrad-Kontrollschild	163
1921 FL: Liechtenstein gibt staatliche Kontrollschilder für Velos aus	164
1921 FL: Schweiz verlangt Kautio von Radfahrern aus Liechtenstein	165
1921: Die Konkordats-Ergänzung.....	167
1922: Vorbereitungen zum ersten Bundesgesetz.....	167
1922 GR: Velonummern-Schlusslicht Graubünden	168
1923: Fahrradkennzeichen in allen Kantonen	168
1923: Die Schweiz bleibt (trotz allem) das Land der Fahrradkennzeichen.....	168
1923 FL: Liechtenstein verankert Nummernpatte im Steuergesetz.....	169
1923 ZH: Obligatorische Haftpflichtversicherung.....	170
1923 EJPD: Befragung der Kantone zur Notwendigkeit der Velonummern.....	170
1923 BL: EJPD-Befragung - die schnelle und kurze Antwort aus Liestal.....	171
1923 SH: EJPD-Befragung - die ausführliche Antwort aus Schaffhausen	171
1923: Kantonale Polizeidirektoren stellen sich gegen Bundesrat	171
1923 ZH: Zürich will Arbeitslosigkeit mit Velonummern lindern.....	173
1923 FL: Zusammenschluss zum Liechtensteiner Radfahrerbund L.R.B.	174
1924 ZH: Die grösste Prototypen-Kollektion der Geschichte	175
1924: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich	175
1924-1960: Kantone mit flexiblem Design.....	175
1925 FL: Liechtenstein Fahrradkennzeichen im Verkehrsgesetz.....	176
1925 GR: Strassenverkehrs-Sonderfall	176
1926: Publikation erstes Strassenverkehrsgesetz	177
1926: Bundesrat entscheidet über Referendum Strassenverkehrsgesetz	177
1927: Bundesgesetz zum Strassenverkehr abgelehnt	178
1928 FL: Erste nummerierte Kontrollschilder – eine Rekonstruktion	179
1928-1932: Die Vorbereitungen zum Bundesgesetz (2. Versuch).....	180
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Brief und Fragebogen.....	181

1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – ein einfacher Plan.....	182
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Verbände	183
1929 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten der Kantone	184
1930 EJPD: Umfrage Strassenverkehrsgesetz – Antworten aus Zürich	187
1930: Radfahrerverbände haben Zulauf.....	188
1931 FL: Liechtenstein schafft Velonummern ab	188
1931 Liechtenstein – Schweiz: Bedeutung der Velo-Erträge.....	189
1932: Die Velonummern ohne Nummer- ein helvetisches Paradox	190
1932: Das erste eidgenössische Strassenverkehrsgesetz	191
1932: Schweiz stellt Liechtenstein vor Nummernschild-Problem	194
1932 LU: Erträge und Lösungen zu Bundesgesetz-Problemen	196
1932 EJPD: Nummerierung verstösst gegen Bundesgesetz	197
1932 EJPD: Die Erfindung des Erkennungszeichens	197
1932: Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz	197
1932: Die Regeln für die Kantonskürzel.....	199
1932 BS: Polizei muss Banderolen an Velos montieren	199
1932 LU: Luzern kommt Radfahrerverbänden entgegen	200
1933: Das "Email-Design" (Ende).....	200
1933: Das Banderolen-Design; eine Lösung wird zum Problem.....	200
1933 EJPD: Umfrage zu äusserlichem Kennzeichen Haftpflichtversicherung	202
1933 LU: Trotz Bundesgesetz wird im Versteckten weiter nummeriert	203
1933-1950: Die Blütezeit des Jahrgangs	203
1933-1960: Die "Standard-Formate"	203
1934 GE: Genève nummeriert als erster Kanton wieder auf Vorderseite.....	204
1934 EJPD rügt Luzern wegen Nummerierung der Kennzeichen	204
1934 LU: Die Versicherungsnummer wird ins Leben gerufen	205
1934: Justiz- und Polizeidirektoren wollen Kontrollschild zurück	206
1934 SO: Fahrradkennzeichen mit und ohne Nummerierung.....	207
1934-1938: Das "Genfer-Design".....	208
1935 SG: Weshalb setzt St. Gallen die Nummerierung 2 Jahre aus?.....	208
1935: Arbeiter Touring-Bund ATB fordert Sanktionen	208
1935 AG: Motion zur Wiedereinführung nummerierter Kontrollschilder.....	209
1935: Das "Pionier-Design" (Ende)	210
1936 TG: Thurgauer Geheimcode wird geknackt	211
1936 BS: Basel verlangt Wiedereinführung Kontrollschild	212
1936: Haftpflichtversicherung in sämtlichen Kantonen	213
1937: Fahrradkennzeichen und das gefangene EJPD	213
1938: Vereinigung MFK will Haftpflicht für Velos vereinheitlichen	215

1938 SO: Solothurn schlägt Konkordat Freizügigkeit für Radfahrer vor.....	215
1938 BS: Kantone verabschieden sich von der Banderole	215
1939 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Umfrage.....	216
1940: SRB beschliesst Eingabe zur Nummerierung	217
1940: SRB schlägt Offizialisierung der kleinen Nummer vor	217
1940: Der beschämende Streit um die Deutungshoheit	218
1940: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich	220
1941: Bundesratsbeschluss führt zu Anhänger- und Händlerschilder	221
1941: Justiz- und Polizeidirektoren wird die Gewissensfrage gestellt	222
1941 EJPD: Andeutung einer Wende im Nummerierungs-Konflikt.....	223
1941 EJPD: Die Legalisierung der kleinen Nummerierung	223
1941: Wozu die weiteren Vorstösse zum Kontrollschild?	225
1942 BS: Die ersten Kennzeichen für Fahrradanhänger	226
1942-1951 BS: Die unübertroffene Varianten-Vielfalt	226
1943 BS: Die Erfindung der unnummerierten Nummer	227
1943 BL: Standesinitiative zur Wiedereinführung Kontrollschild.....	228
1943: Postulat zur Wiedereinführung Kontrollschild	229
1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Treffen im Bundeshaus	229
1943 EJPD: Wiedereinführung Kontrollschild - Vorschläge	230
1943 BS: Wiedereinführung Kontrollschild – Bericht zu EJPD Vorschlägen	231
1943: EJPD Vorschläge Wiedereinführung Kontrollschild, Materialmangel	231
1943: Ist die Velonummer eine Urkunde?	233
1944: Das "Basler-Design"	234
1944 ZH: Schweigen, Fahrprüfung und Recycling.....	234
1945 FL: Liechtenstein führt Fahrradkennzeichen wieder ein	235
1946: Das "Mini-Design"	235
1946 SZ: Trendsetter für Graphik und Hochformat.....	236
1950 ZH: Die Vermessung der Design-Umstellung.....	236
1951: Das "Eisen-Design" (Ende)	236
1951: Das "Basler-Design" (Ende).....	236
1952: Reflektierende Velonummern	236
1952: Die Trendsetter für Abmessungen.....	237
1952-1954: Das "Valais-Design".....	237
1953 BL: Trendsetter für Hintergrundfarbe.....	237
1954: 60 Jahre Radfahrer-Karte.....	237
1954: ATB droht mit Referendum gegen Strassenverkehrsgesetz.....	238
1954: Das "Banderolen-Design" (Ende)	238
1954-1988: Berner Variationen	238

1955: Botschaft zum neuen Strassenverkehrsgesetz	239
1955-1988: Aluminium in der ganzen Schweiz	240
1958-1988: Aargauer Exklusivitäten	240
1958: Das zweite Strassenverkehrsgesetz	241
1959: Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen	243
1960: Lucifer und das vergessene Loch	248
1960 LU: Akribische Velonummern-Bestellung	249
1960: Langsam in Richtung "Schweizer-Norm-Design"	249
1960 ZG: Das Ende vom Voll-Text-Kanton	249
1960: Das Ende des vierstelligen Jahrgangs	249
1960: Das "Mini-Design" (Ende).....	250
1961-1967 TI: Offizielle Aktionskunst aus dem Tessin	250
1961-1988: Erhaben nach innen und aussen	250
6. Die genormte Epoche 1962 – 2011	251
1962: Der letzte Schritt eines langen Weges	251
1962: Das "Schweizer-Norm-Design"	251
1962-1988: Die Schriftfarben.....	252
1962: Die Hintergrundfarbe wird diskutiert	252
1962: Layout-Position von Jahr und Kanton wird Thema	253
1962-1975 TI: Tagebuch einer Protest-Aktion mittels Verstössen.....	253
1963 EJPD: Position von Jahr und Kanton wird neu definiert	254
1963 TI: Klärung der Protest-Aktions-Rätsel der Jahre 1965 und 1968	255
1968-1988 TI: Silberne Schrift.....	256
1969: Ausführungsbestimmungen zum Strassenverkehrsgesetz	256
1972: Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich	256
1976 TI: Protest-Aktion mittels Verstössen wird abgebrochen.....	257
1979 JU: Der neue Kanton	257
1981: Das Schweizer-Norm-Design wird erst jetzt vollständig umgesetzt.....	258
1984-1990: Übergang von der Velonummer zur Velovignette - Überblick.....	258
1984: Strassenverkehrsämter prüfen Verzicht auf Fahrradkennzeichen.....	259
1984: Abschaffung Velonummern - Nationalrat überweist Postulat	259
1986: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 1 – Die Botschaft.....	261
1986: Velovignette Teil 1 – Vorschlag Vereinigung Strassenämter.....	261
1986 Gebühren für Fahrräder im kantonalen Vergleich	263
1986: Abschaffung Velonummern - Nachfrage beim Bundesrat.....	264
1987 FL: Postleitzahl statt Velovignette in Liechtenstein	265
1987 EJPD: Velovignette Teil 2– Umfrage zur Einführung.....	266
1988 JU: Das Jura-Hybrid-Fahrradkennzeichen	267

1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 2 – Nationalrat (1)	268
1988 EJPD: Velovignette Teil 3 - Weisungen zur Einführung per 1.1.1989	271
1988: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 3 – Ständerat (1)	272
1988: Wieviel Aluminium braucht eine Velonummer?	273
1988: Eine Schweiz ohne Velonummern	274
1989: Das "Velovignetten-Design" gemäss Weisungen EJPD.....	275
1989 FL: Die Velonummer im Exil	276
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 4 – Nationalrat (2)	276
1989: Velovignette Teil 4 - Bundesrat beschliesst Verordnungen	277
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 5 – Ständerat (2)	277
1989: Auto-Partei will Velo-Kontrollschild (die Unverbesserlichen)	278
1989: Velonummer in der Gesetzesrevision Teil 6 – Die Änderungen	278
1990: Der Taucher - die Bergung der Email-Schilder	279
1990: Velovignette Teil 5 – Inkraftsetzung Verordnungen.....	281
1990: Das "Velovignetten-Design" gemäss Verordnung	284
1995: Die Grundplatte wird fallengelassen	285
2005 FL: Auch Liechtenstein stellt auf Vignette um	287
2005 FL: Was hat Ästhetik mit der Vignette in Liechtenstein zu tun?.....	288
2005 FL: Wer will sich freiwillig bei der Polizei registrieren lassen?	288
2005 FL: Eine Wahl oder keine Wahl, das ist hier die Frage!	289
2005: Das Ende der auf Metall geprägten Velonummern?	291
2008-2012: Die Abschaffung der Fahrradkennzeichen	291
2008: Die parlamentarische Initiative (Abschaffung; Episode 1)	292
2009: Die Vorprüfung (Abschaffung; Episode 2)	292
2010: Die Kommission (Abschaffung; Episode 3)	292
2010: Der Antrag des Bundesrats (Abschaffung; Episode 4)	292
2010: Die Beratung im Parlament (Abschaffung; Episode 5)	293
2010: Die Schlussabstimmung im Parlament (Abschaffung; Episode 6)	293
2011: Das Gesetz (Abschaffung; Episode 7).....	293
2011: Die Verordnung (Abschaffung; Episode 8).....	295
2011: Produktion der letzten Velovignetten	295
2011 FL: Auch Liechtenstein schafft Fahrradkennzeichen ab	295
2012: Eine Schweiz ohne Fahrradkennzeichen.....	296
7. Randnotizen	297
Der Vertrieb	297
Die Bundesbetriebe.....	297
Fürstentum Lichtenstein (FL)	298
Wenig Respekt gegenüber der Geschichte im Fürstentum	299

8. Das Ende	301
der wundersamen Abenteuer eines verordneten Gebrauchsgegenstands	301
9. Pro Patria ehrt Velonummer als Schweizer Kulturgut	302
10. Epilog und aktuelle Ereignisse	303
2023 BL: Landrat diskutiert Fahrradsteuer und Fahrradkennzeichen	303
2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette.....	303
2024: Die teuerste Velonummer der Schweiz - Winterthur 1895	305
11. Fehler und Fehlendes	308
Haben Sie Fehler entdeckt? - Wir sind interessiert!	308
Was fehlt noch? - Haben Sie Hinweise?.....	308
12. Dank	309
13. Anhänge	310
Anhang 1 Wikipedia: Eine kritische Würdigung	310
Anhang 2 Links.....	314
Anhang 3 Fahrradkennzeichen und Velo-Steuerschilder weltweit.....	315
Anhang 4 Änderungsjournal.....	321

Rückmeldung des Historikers

«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.»

Hans-Ueli Schiedt

Dr. Hans-Ueli Schiedt

[Historisches Institut Universität Bern](#)
[Stiftung ViaStoria / Verkehrsgeschichte Schweiz](#)

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. Dazu kommt sein in dieser Vielfalt weltweit einzigartiges Design, welches rückblickend durchaus auch einen künstlerischen Anspruch hat, den wir vor allem dem Kantönligeist verdanken, welcher wiederum selbst Kulturgut-Charakter hat.

Am 3. Juni 2023, während wir diese Geschichte recherchieren und dieses Kapitel bereits niedergeschrieben ist, stellt Pro Patria das 1.-August-Abzeichen 2023 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» gegründet. 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.

Allen Sammlern, Archiven, Ausstellungen und Museen, die sich an diesem Projekt beteiligt haben, 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, 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 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.

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.

Zu Beginn 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.

Wie befürchtet, mussten wir gleich zu Beginn unserer Suche feststellen, dass es zum Thema Fahrradkennzeichen praktisch keine Fachliteratur gibt. Also war es an uns, die nötigen Quellen zu finden und zu erschliessen. Einige wichtige Fragen konnten wir empirisch, aufgrund des Bildmaterials unserer Online-Dokumentation 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, im Landesarchiv und in Gemeindefarchiven des Fürstentums Liechtenstein sowie in mehreren anderen wichtigen Sammlungen und Archiven unumgänglich.

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.

Eine umfassende Aufarbeitung der Geschichte der Fahrradkennzeichen haben wir in keinem anderen Land gefunden. Zu den meisten der von uns identifizierten 62 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 einige Geheimnisse zu lüften. 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 wird bis 2025 vollständig abgeschlossen sein. Aufgrund der 2024 auf Internetplattformen erzielten Preise hat die gesamte Schenkung einen geschätzten Wert 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 brauchbare 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 Strebler, 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. Während unserer Nachforschungen haben wir über 800 Dokumente zusammengetragen, kopiert und gesichtet. Die über 200 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 200 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, hineinzusetzen 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 Email-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 manipulative Absicht und stellvertretend für alle Medien, an einem anschaulichen Beispiel. Das kam so.

Am 30. Dezember 2011 erklärt [This Oberhänkli](#), 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 desolote 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 über 200 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 Nachschlagewerk 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, dem Archiv des Bundesgerichts, Gemeindearchiven, Strassenverkehrsämtern, dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Landesarchiv des Fürstentums Liechtensteins 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 Maschinschrift 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 Auto-kennzeichen auf einer Fahrradverordnung basieren und was Kupfer und Email 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, Schriftgrößen, 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 Armeeeingehörigen, 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 Militärdiensten 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 Fahrradkennzeichen 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, zumindest 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 Velonummer 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 abzeichnete, 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](#), 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 Trekkurbelantrieb 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 um 1880, 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 noch keine Autos und ausser Handwagen, Pferdekutschen und -fuhrwerken sowie seit kurzem die Eisenbahn (1844 Strassburg – Basel; 1847 Zürich – Basel; 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 Stadtkantone 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 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 unmiss-

verständlich 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 «Fahradkennzeichen» 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-jährigen 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 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. Soweit die Theorie.

In der Praxis wird die Ausgabe von Ausweiskarten und Fahrradkennzeichen, zumindest von einigen Kantonen, dazu benutzt, die Fahrrad-Taxen und -Gebühren, 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.

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 Kontrollschildes. 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 1920-er-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 kantonomer 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. Fribourg 1893, 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 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.

Mit unserer unsystematischen Suche haben wir gegen 20 Städte und Gemeinden mit eigenen Velonummern gefunden. Die dazugehörigen Regelungen finden Sie hier [\[DOKUMENT\]](#). Allerdings müssen wir davon ausgehen, dass es in der Schweiz noch mindestens ein Dutzend weitere kommunale Fahrradkennzeichen gibt. 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.

Die grösste physische Sammlung Schweizer Velonummern

Christian Vontobel ist Landwirt und Universalsportler. Er war Fussballer, hat den Engadiner Ski-marathon 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 Taksplattenmuseum 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 «Taksplattenmuseum» (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 Taksplattenmuseum 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 Taksplattenmuseum 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 Apartheid werden in Südafrika Fahrradkennzeichen ausgegeben. Diese werden mit derselben Prägung in zwei verschiedenen Versionen hergestellt. Die eine in der Grundauführung 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 [\[LINK\]](#)

In den Niederlanden werden lokale Steuern auf Fahrräder bereits 1892 eingeführt. Die erste nationale Besteuerung der Velos erfolgt zwischen 1897 und 1919. Die Steuer beträgt zwei Gulden pro Velo. Eine Kontrolle in Form einer Fahrradkarte oder 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.

Als die Velosteuer 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 ein Fahrradschild 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.

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 auszufern 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 Horizonsweiterung, welche uns der Besuch im Taksplattenmuseum 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 43 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 Taksplattenmuseum 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 Taksplattenmuseum 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. 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 Taksplatten (Steuerschilder) 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 98 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 Taksplattenmuseum 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-Taxplatten» oder an französische Banderolen als an Velonummern schweizerischer Bauart.

Auf die Erfindung 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.

Trotz allem Nationalstolz waren wir jahrzehntelang der Meinung, dass das Fahrradkennzeichen vom Polizeipräfekten Léon Renault erfunden wurde, der 1874 in Paris "la plaque" (Platte, Schild) eingeführt hat [\[DOKUMENT\]](#). Im Vergleich zur Entwicklung in der Schweiz war alleine schon die Jahrzahl beeindruckend, um nicht zu sagen einschüchternd. Das war für uns stimmig und wir sahen keinen Grund, die Abfolge in Frage zu stellen. Hin und wieder ist es sogar vorgekommen, dass wir Leute, die meinten, die Velonummer sei eine Schweizer Erfindung, 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.

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 stellte sich heraus, dass auch dieser Schluss nur vorläufig war.

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

Da selbst die Kennzeichen für Motorfahrzeuge in der Schweiz erst 1905 einheitlich geregelt werden, kann man sich gut vorstellen, wie frei und autonom die Kantone und selbst die Städte 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 Email, 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 "Email-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 im Nachbarland 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.

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 Feuerwerkwiese 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 in der Stadt Wien markiert möglicherweise den Urknall im weltweiten Fahrradkennzeichen-Universum, denn das beschriebene Bedürfnis wird 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 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 FR: Das erste Velo-Reglement der Schweiz in 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 Schweizer 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.

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 Vaud 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 Schweiz. 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.

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 Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt das neue Polizeistrafgesetz. 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 Wien, 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. Allerdings 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
Gültigkeitsbereich	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 Ordnungsnummer für Privatpersonen	Registrierungsnummer	Registrierungsnummer
Befestigung	Keine Angaben	Nach vorne an der Steuerung 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	Radfahrererkarte 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 zugeordneten 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 Fahrradkennzeichens 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.

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 Trekkurbelantrieb 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: Wien führt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt ein

01.05.1884 / 05.1885

Nun passiert, was aus Schweizer Sicht zu befürchten war; unsere Geschichte nimmt eine überraschende Wendung! Ausgelöst durch die Veröffentlichung der ersten Version dieser Dokumentation stellt uns der Sammler Michael Mahler seine umfangreichen Recherchen zu den ersten Fahrradkennzeichen zur Verfügung.

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 [\[DOKUMENT\]](#).

Einerseits gehen wir aufgrund des aktuellen Wissensstands also davon aus, dass in Wien 1885 die ersten Fahrradkennzeichen unseres Planeten ausgegeben werden. Andererseits ist damit nun auch die für die Schweiz entscheidende Frage "Wer hat's erfunden?" klar beantwortet und wir müssen definitiv und ohne Vorbehalte eingestehen, dass die Velonummern keine Schweizer Erfindung sind. Bald werden wir jedoch sehen, welches Schicksal diesen historisch bedeutsamen Kennzeichen aus Wien beschieden ist und welche Chancen sich daraus, bezüglich dem Status der Schweizer Velonummern, im Rahmen dieser Geschichte ergeben.

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 Luftreifen 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 eingeführt 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 Pferdmaterials.

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.

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 «Kantönli-geist» 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 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 hineinzusetzen. 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 Kontrollschild 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 neomodische 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 LU: Doch kein historischer Moment in Luzern

07.06.1892

Die «Verordnung betreffend 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 hat, im Kontext unserer Geschichte, eine der wichtigen ist. Gleichzeitig war die Antwort darauf bis vor Kurzem nicht belegt. Trotzdem hat sich in einer Art Verstärkungs-Schleife zwischen Sammlern und

Medien die Vermutung oder teilweise auch die Behauptung etabliert, dass die ersten Fahrradkennzeichen 1892 vom Kanton Luzern ausgegeben wurden. 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.

Deshalb ist obige 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 Fahrradkennzeichen 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, gesellschaftlichen und politischen Veränderungen im Hintergrund, kaum wahrnehmbar, darauf zu entwickelt haben, ist nun der Boden für die ersten Fahrzeugkennzeichen der Schweizer Verkehrsgeschichte (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 Kontrollschilde 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 unerkant 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 Radfahrererkarte 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 Fahrradkennzeichen-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 «Fahradkennzeichen» 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 «Fahradkennzeichen» 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 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 Regierungsrat 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 Velosnummern 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 des Jahrgangs der ersten Velonummern
- 1910 ZH: Wann wurden in Zürich die Email-Schilder eingeführt?

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 Photographische 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 verboten 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 Polizeivorstand 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 Velo-nummer 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 Radfahrererkarte 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 früheste 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 «Fahradkennzeichen-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 Kontrollschilts 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.

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 in 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 beitrifft, 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 betriebl. Nachdem die Betreuung 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 Betreuung 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» 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 früherer 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: 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" [\[BILD\]](#). Es wurde mit Sicherheit in den Kantonen Basel-Stadt, Luzern und Zürich sowie möglicherweise auch in den Kantonen Aargau, Nidwalden und Schaffhausen ausgegeben.

Also haben diese ersten Fahrradkennzeichen als einziges Merkmal lediglich eine Nummer. D.h. die Schilder tragen damals weder eine Jahreszahl, für die Gültigkeitsdauer, noch ein Merkmal für den Kanton, der das Kennzeichen ausgegeben hat. Um 1900 haben die Fahrradkennzeichen in erster Linie die Funktion eines Kontrollschildes. 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» [\[DOKUMENT\]](#). Das besondere an diesen zuletzt in Zürich eingeführten Nummerntafeln ist, dass diese nebst der Nummer bereits auch ein Kantonswappen tragen [\[BILD\]](#).

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 Kontrollschildes 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 wegfeigen 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 Franken 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 "Radfaherkarte" gestattet.

Art. 2: Die Radfaherkarten 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 Radfahrererkarte, die Fahrradnummer und die Velokontrolle, das amtliche Register der Radfahrer eingeführt.
- Die Radfahrererkarte [\[DOKUMENT\]](#) 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 Radfahrererkarte 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 Radfahrererkarte (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 Radfahrererkarte 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 allerersten 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.

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 Velo-nummer 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 1885 in Wien 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
Kt. Genève	18.07.1893	2.		01.11.1893	2.		01.11.1893	2
Stadt Fribourg*	24.08.1893	3.		24.08.1893	*		*	*
Kt. 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 Vorschlag 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 ent-

weder 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.

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

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 Winterthur am 26. Mai 1895 die «Polzeiverordnung 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 [\[DOKUMENT\]](#).

Erwähnenswert ist ausserdem, dass in unserer digitalen Sammlung eine dieser Velonummern aus Winterthur das älteste Schweizer Fahrradkennzeichen mit eindeutiger Herkunft ist. Denn im Gegensatz zu allen anderen Velonummern im «Primär-Design», aus jener Zeit, welche lediglich eine Nummer aufweisen, wurde diesem Kennzeichen der Schriftzug «Winterthur» eingraviert [\[BILD\]](#).

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 wird 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 Radfahrererkarte 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 Regelung 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 Radfahrererkarten 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 Radfahrererkarten 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 Militärfahräder

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-Fahräder: *«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-Fahrädern 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 eigenes 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 sehen². Die ersten Ordonnanz-Rahmentaschen werden 1898 ausgegeben³.

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 dazugehörigen Bildlegende geht ausdrücklich hervor, dass es sich dabei um kantonale Nummernschilder handelt. D.h. Militär-Kontrollschilder wurden nie vorne am Fahrrad befestigt⁴.

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.

1897: 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»
- 1885 Österreich; siehe Kapitel «Wien führt die ersten Fahrradkennzeichen der Welt ein»
- 1887 Deutschland, Nürnberg [\[LINK\]](#); abgeschafft per 1. Januar 1906
- 1888 Deutschland, München [\[LINK\]](#); vermutlich abgeschafft vor 1906
- 1894-1897 Belgien; zwischen 1894 und 1897 (je nach Quelle) führt Belgien als erster Staat landesweit Steuerschilder für Velos ein; siehe Kapitel «Die Schweizer Velonummern im internationalen Vergleich»
- 1899 Niederlande; in den Niederlanden, dem Land der Fahrräder, wurden Fahrradkennzeichen vermutlich im Zusammenhang mit der Einführung der ersten Fahrradsteuer im Jahr 1899 eingeführt: [\[LINK nicht mehr aktiv\]](#)
- 1899 Frankreich; in Frankreich werden 1899 landesweit Fahrradkennzeichen ausgegeben; siehe Kapitel «1899: Frankreich gibt landesweit Fahrradkennzeichen aus».

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. Januar 1897
- 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» [\[LINK\]](#).

Trotz allem bleibt unklar, was unter dieser «Luxus-Steuer» zu verstehen ist. Gemeint könnte eine Vermögenssteuer sein, da diese am Ende des 19. Jahrhunderts in den meisten Kantonen gegenüber der Einkommenssteuer noch im Vordergrund steht. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten für ein Velo könnte es sein, dass dieses zum Vermögen gerechnet wird. Eher könnte damit jedoch die Velo-Steuer gemeint sein, welche wir im Kapitel «1895: Luxus-Steuer auf Velos beeinflusst Fahrradkennzeichen» skizzieren. Allerdings wissen wir nicht, ob es Kantone gibt, welche eine solche bereits vor dem Jahr 1897 eingeführt haben.

Oder es könnten bereits die Gebühren und Taxen gemeint sein, welche erst in den Kantonen Genève, Basel-Stadt, Luzern sowie in den Städten Zürich und Bern für die Ausgabe der Ausweiskarten und Kontrollschilder erhoben werden. Dabei handelt es sich allerdings nicht um eine Steuer, sondern um die Abgeltung einer Leistung, welche die Behörden erbringen; also eine Gebühr oder eine Taxe.

Für die Taxen und Gebühren, welche die Kantone und Städte für die Ausgabe der Radfahrerkarten und Velonummern erheben, spricht, dass sich der Generalstab noch im Juli 1904 auf dieses Rundschreiben des Bundesrats beruft. Allerdings interpretiert der Generalstab die «Luxus-Steuer» darin einfach als «*Kontrollgebühren und Steuern*» um.

Klar ist einzig, dass die Situation bezüglich der Besteuerung von Armee-Fahrrädern trotz diesem Kreisschreiben des Bundesrats noch jahrelang unklar bleibt bzw. einige Kantone die Rechtslage grundsätzlich anders als der Bundesrat interpretieren und handhaben.

1897: Wien schafft seine legendären Fahrradnummer tafeln wieder ab

01.05.1897

Gemäss aktuellem Wissensstand werden 1885 in Wien die ersten Fahrradkennzeichen unseres Planeten ausgegeben. Doch bereits 12 Jahre später, am 1. Mai 1897 werden die historisch bedeutenden Fahrradnummer tafeln 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 Fahrradnummer tafeln 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 / 29.06.1997

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» mitgeteilt 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 abzu- laufen. 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 ausge- geben wird und dass dazu keine Anpassung des Reglements erforderlich sei. Allerdings geht zumin- dest 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 [\[LINK\]](#)

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 / 22.03.1904

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 [\[DOKUMENT\]](#).

Nach einem besonderen Grund für diesen Umtausch suchen wir vorerst vergebens. Erst allmählich wird klar, dass zu dieser Zeit grundsätzlich die neuen Kennzeichen im Tausch gegen die alten abgegeben werden. Dieses wiederkehrende Prozedere geht zum Beispiel auch aus der Verordnung vom 22. März 1904 hervor [\[DOKUMENT\]](#). Eine weitere Erklärung dafür, dass von den ersten Schildern, welche der Kanton Genève ab dem Jahr 1893 ausgegeben hat, scheinbar keine mehr vorhanden sind.

1898: Noch immer keine Kennzeichen an den Militär-Fahrrädern

04.03.1898

Am 4. März 1898 erlässt das Eidgenössische Militärdepartement EMD die «Vorschriften 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 Pferde-einschätzungsplatzes; 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 (Pferde-einschätzplatz). 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 Motorfahrwerke.

Nach Beschluss des Regierungsrats vom 11. d. Mts. finden die Bestimmungen der Radfahr-Verordnung vom 14. Februar 1894 auch Anwendung auf Motorfahräder 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 Kommunikationsschleife 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 (1885 in unserer Chronologie) geklärt wurde, wer die Erfindung des Fahrradkennzeichens für sich in Anspruch nehmen darf.

Die erste landesweite Einführung von 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 / 13.02.1903 / 15.06.1903 / 27.01.1904 / 22.03.1904 / 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 Polizeidepartement 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 Finanzdepartement 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 unpopu-

lärste 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: 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 1898 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 zusätzlich zu den Kontrollschildern noch eine «*médaille spécial*» als äusseres Zeichen für die bezahlte Steuer ausgibt, will der Kanton Genève nun einen völlig anderen Weg gehen. Das «*Journal de Genève*» berichtet am 27. Januar 1904 wie folgt darüber [\[LINK\]](#):

Anstelle der 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 einzuführen. Also soll es nicht wie im Kanton Vaud gleichzeitig zwei Kennzeichen [\[BILD\]](#), sondern nur eines geben. Dieses soll jedoch statt von der Polizei von der Steuerbehörde ausgegeben werden.

In den Artikeln 1 und 2 der Verordnung wird beschrieben, wie dieser Umtausch 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 den Steuereintreiber muss jeder Velocipede-Besitzer seinen Ausweis mit seinem Polizeikennzeichen vorlegen und die Summe von fünf Franken, dem Steuerbetrag für das Jahr 1904, bezahlen. Im Austausch dazu 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, welche schweizweit einzigartig ist: «*Art. 3. Diese Medaille trägt eine Nummer und muss am rechten Arm der Vordergabel angebracht und mit der Radachsmutter in Richtung Boden fixiert werden.*»

Wie diese «medaille d'impôt» aussieht, wissen wir aus gutem Grund nicht. Denn die weitere Entwicklung lässt 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.

Über die Gründe dieses missglückten Systemwechsels konnten wir nichts Konkretes in Erfahrung bringen. Zwei Vermutungen liegen jedoch nahe: Das Vorhaben könnte daran gescheitert sein, dass sich die vorgesehene Befestigung des Steuer-Schildes an bezeichneter Stelle (am rechten Arm der Vordergabel), zumindest nicht bei jedem Velo-Modell, mit zumutbarem Aufwand bewerkstelligen liess. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass sich das Finanzdepartement nicht mit dem Justiz- und Polizeidepartement abgesprochen hat, welches bisher für die Ausgabe der Velonummern zuständig war. Denn für die Polizei ist, wie bei der Einführung im Jahr 1893, die Identifikation der Velofahrer im fliessenden Verkehr, mittels dem Kontrollschild, immer noch das Allerwichtigste. Bei einem Schild, das seitlich am Fahrrad unten an der Gabel befestigt wird, ist diese Identifikation gegenüber der bisherigen Befestigung wesentlich schlechter möglich. Aus diesem Grund waren sowohl das Vorgehen wie auch die Lösung für die Polizeibehörde wohl inakzeptabel.

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: 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 Steuereintreibers 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: 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 zweit teuerste 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 [\[DOKUMENT\]](#)

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 eingepprägtes 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-Fahradkennzeichen 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 Niete 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 Messenger 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 Kontrollschildes. 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 Bänderolen-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 Email 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 Messenger 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 Velo-nummern 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 Motorfahrzeugen" 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 . Dort wird dieser bis zur Inkraftsetzung des Bundesgesetzes von 1933 beibehalten .

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  und Vaud  im Eisen-Design. Es folgen die Kantone Luzern 1914  (nach erstem Versuch 1912 ) , Basel-Stadt 1916 , Schwyz 1917 , Tessin 1919  und Thurgau 1920  (nach erstem Versuch 1916 ). 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 Marke mit Jahrgang für die Bescheinigung der bezahlten zusätzlichen Steuer [\[BILD\]](#).

1 Aigle	8 La Vallée	15 Payerne
2 Aubonne	9 Lavaux	16 Pays-d'Enhaut
3 Avenches	10 Morges	17 Rolle
4 Cossonay	11 Moudon	18 Vevey
5 Echallens	12 Nyon	19 Yverdon
6 Grandson	13 Orbe	
7 Lausanne	14 Oron	

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 Velo-Nummern 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	11 Franches-Montagnes	21 Porrentruy
2 Aarwangen	12 Frutigen	22 Saanen
3 Bern	13 Interlaken	23 Schwarzenburg
4 Biel	14 Konolfingen	24 Seftigen
5 Büren	15 Laufen	25 Signau
6 Burgdorf	16 Laupen	26 Nieder-Simmental
7 Courtelary	17 Moutier	27 Ober-Simmental
8 Delémont	18 Neuveville	28 Thun
9 Erlach	19 Nidau	29 Trachselwald
10 Fraubrunnen	20 Oberhasli	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 Email-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 Email-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 Nummernverknappung 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 Besonderheit 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 Fahrradkennzeichen 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 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 Kantonsgebiet 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».

1902-1909 ZH: Die Bestimmung des Jahrgangs der ersten Velonummern

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 gestellt. 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 wird 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 1910 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
1515	Stadt Winterthur	1895	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 Email-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 «Schilder» 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 Motorfahräder 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. Die beiden Kennzeichen unterscheiden sich jedoch in Form und Grösse. Nachdem man um 1917 (Automobile) bzw. 1919 (Motorräder) bei der Nummer 1000B angekommen ist, wird mit der dritten Serie begonnen, wozu man zuerst die sozusagen «verpasste» 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 Bundesverfassung 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 anzuhaltenden Gebühren, die gemäss Art. 17 * und 21 der angefochtenen Verordnung bezahlt worden sind, wieder zurückzuerstatten.*

In der Rekurschrift 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 gewahrt 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 Regierungsrat 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.

1903: Das "Email-Design" der Deutschschweizer Kantone

Die witterungsbeständigen Emailschilder 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).

Als erster Kanton gibt der Kanton Appenzell Innerrhoden ab dem 28. Mai 1903 Schilder im Email-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 Email-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 Email-Schild in Herzform des Kantons Schwyz [BILD]. Das erste Email-Schild mit Jahrgang gibt der Kanton Luzern 1912 aus [BILD].

Die allerersten Velonummern aus Email führen jedoch nicht die Kantone sondern die Stadt St. Gallen bereits 1900 ein [BILD].

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 gewahrt 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 fielen 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 wird 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 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 angesehenen Genfer Historiker und Archäologe vorsteht [\[LINK, Seite 3\]](#). Selbst die Neue Zürcher Zeitung NZZ berichtet gleichentags über diesen Fauxpas in der Waadt [\[LINK, Seite 2\]](#).

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 [\[BILD\]](#).

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, abgegeben 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 Ausgabe-stellen 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: 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 Radfahrererkarte) 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 wird 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 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 Motorfahrzeugen" 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 möglicher 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 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.

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 1902¹.

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 sehen². 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 wird³.

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).

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 Fahrräder der Fahrradabteilungen». In Artikel 3 wird geregelt: «Normalfahrräder eingeteilter Militärradfahrer tragen eidgenössische 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.

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 Kraft¹

Dieser Schild **[BILD]** wird 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 sehen².

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 Marke 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 verschiedenen 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 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 Konkordatskantonen abzuschliessen. Mit diesem Sonderstatus tritt der Thurgau formell nicht dem Konkordat bei, wird jedoch gleichbehandelt wie die Konkordatskantone [\[DOKUMENT\]](#). 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 verschiedenen 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 Radfahrschule 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 Kontrollschildes 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 Fahrräder der Fahrradabteilungen» vom 5. Juli 1904. 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 Normalradfahräder 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 Militärfahräder entsprechend dem Kreisschreiben des Bundesrats vom 5. Februar 1897 von Kontrollgebühren und Steuern für diese Normalfahräder zu befreien, dass ferner die Radfahrer verpflichtet sind, bei ausserdienstlicher Benützung der Normalfahräder 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 seiner Entscheidung 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 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 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 Gesetzesbestimmungen¹. 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.

1) Quelle: Carl Hildebrandt; Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee, 1887-1913 (Seite 266 ff).

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 Kantonswappen eingestanz. 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, rund 90'000 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.

1906-1909: Der Stein von Rosetta

23.04.1906 / 14.5.1908 / 03.09.08 / 14.10.1908 / 03.11.1908

Am 23. April 1906 beschliessen die Konkordats-Kantone, beim Eidgenössischen Departement des Innern EDI die Erstellung einer Übersicht der Fahrradkennzeichen sämtlicher 22 Mitgliedskantone zu beantragen. Als wir davon gelesen haben, schlug unser Herz höher. Eine solche Übersicht wäre für alle Sammler und unser Museum der Stein von Rosetta. 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 und erhebt, zwei Jahre später, mit Kreisschreiben vom 14. Mai 1908 bei den Kantonen Informationen zur Bestimmung der Auflage **[DOKUMENT]**. Anschliessend wird eine Offerte in verschiedenen Varianten für die Gestaltung von farbigen Tabellen und Taschenbüchlein für Polizisten, Wegmeister und Strassenknechte eingeholt. Die Kantone liefern Muster ihrer Fahrradkennzeichen.

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- & Velokonkordat, 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.»*

Dass der Bundesrat den vom EDI beantragte Beitrag von CHF 6'000 halbiert hat, bzw. weshalb der Kreditansatz so «bescheiden» ausfällt, erfahren die Mitglieder der Bundesversammlung in dieser Botschaft nicht. 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 Email ausgegeben hat. Da das Bild-Muster am 14. Mai 1908 verschickt wurde, können wir davon ausgehen, dass die Kantone dem EDI ihre aktuellen Velonummern vorgängig zugeschickt haben. Deshalb lässt sich mit Bestimmtheit sagen, dass die abgebildeten Fahrradkennzeichen aus den Jahren 1907 und/oder 1908 stammen. Dies auch deshalb, da sich die beiden Schilder aus dem Kanton Zürich genau datieren lassen (Kanton 1907 / Bezirk 1908); siehe dazu Kapitel «1902-1909 ZH: Die Bestimmung des Jahrgangs der ersten Velonummern». Erwähnenswert ist auch, dass vom Kanton St. Gallen zwei verschiedene Velonummern abgebildet sind; ein neues im Pionier-Design und ein altes im Email-Design.

1906: Aargau anerkennt Armee-Kontrollschild nicht - Generalstab reagiert

26.04.1906

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 Fahrräder der Fahrradabteilungen» vom 5. Juli 1904» 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).

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 1910 gibt der Kanton Zürich Fahrradkennzeichen aus Email 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 Email-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 Email 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 Velohändler **[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 Fahrradkennzeichen einer besonderen vom Kanton zu bestimmenden Nummernserie versehen».* [\[DOKUMENT\]](#).

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 Steuern 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 Steuern 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 Gemeindesteuern 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 fortwährend von jeglicher kantonalen 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 Radfahrerabteilungen in der Schweizer Armee, nun endlich im hintersten und letzten Winkel der Schweiz angekommen zu sein.

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 Jahrhunderts» 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 Fahrradkennzeichen 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 «viel 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 ausgegeben wird.

Ob bzw. auf welches Datum ein Systemwechsel vollzogen wird, bleibt zunächst unklar.

1909 ZH: Kanton Zürich schreibt Auftrag für Email-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 Email erfolgt: «Die Schilder sind zu erstellen aus 1 ¼ mm dickem Eisenblech, bombiert, Untergrund und Zahl emailliert» **[DOKUMENT]**. Damit ist nun auch belegt, dass der Kanton Zürich bereits ab dem Jahr 1910 emaillierte Fahrradkennzeichen ausgegeben hat. Noch nicht geklärt ist jedoch die Frage, wie die Schilder für die Jahre 1910 bis 1913 ausgesehen haben.

Den Zuschlag für die Produktion dieser Email-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 Email-Schilder per 1910

30.12.1909

Nach der öffentlichen Ausschreibung für die Herstellung von rund 40'000 Velonummernschilder aus Email am 1. November 1909 wird nun klar, wie tiefgreifend der mit der Einführung der neuen Kennzeichen 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 Fahrradkennzeichen-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 Email-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. Das Kennzeichen wird vorne am Velo befestigt. Eine Ausnahme bilden die letzten Velonummern im Primär-Design des Kantons Zürich. Die dort verwendeten Nummerntafeln tragen nebst der Nummer bereits auch ein Kantonswappen [\[BILD\]](#).

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 Email-Schilder

Wie weiter oben beschrieben, stellt die Metallwarenfabrik Zug AG ab dem Jahr 1910 für den Kanton Zürich die Fahrradkennzeichen aus emailliertem Stahlblech her. Allerdings ist der Kanton Zürich nicht der einzige Auftraggeber. Denn in Sachen Email-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 Email 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 Email-Schilder, denn die Metallwarenfabrik AG Zug hat gemäss dem Verzeichnis nie Kennzeichen aus einfachem Stahlblech nach Zürich geliefert.

Mit der Umstellung auf Email 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 Email-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 Email-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 Email-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 Email-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 Email-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 Email-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 Email-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: 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 ernerischen 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 [\[DOKUMENT\]](#).

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 ernerischen Automobilisten geöffnet. Die Kosten der Nummernschilder 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 ernerischen Automobilisten geöffnet. Die Kosten der Nummernschilder erklären die Motorbesitzer sich zu bezahlen gerne bereit.*»
- «*Eine Ausnahme für die ernerischen 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 Konkordate beizutreten, wie es auch vom Beschwerdeführer angeregt wird. Es kann dann nach seinem Ermessen Ausweiskarten und Nummern und Schilder 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 ernerischen Automobilisten und Radfahrer anhält, sich Schilder 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 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-Kontrollleur 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 Email-Schilder aussehen, welche im Kanton Zürich zwischen 1914 und 1924 ausgegeben werden [BILD]. 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 Email-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 Velotafelmodelle (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 Email-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.

1913 BE: Kanton Bern erkundigt sich zu Email-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 Email. Insbesondere interessiert ihn deren Haltbarkeit bei mehrjährigem Gebrauch.

In Luzern werden Email-Schilder erst seit 1912 ausgegeben. Über den mehrjährigen Gebrauch gibt es dort also noch keine Erfahrungen. Aus der Antwort des Chefs des Landjägerscorps 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 Email. 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 Email-Schilder Varianten

15.07.1914

Im Kanton Zürich werden seit dem Jahr 1910 Email-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 verschiedene 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 Strassenverkehrsamtes 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 Jahre, ab 1915 bei der Metallwarenfabrik Zug AG je 35'000 bis 40'000 Email-Schilder für jährlich rund CHF 10'000 zu bestellen. Das Dokument gibt ausserdem Auskunft über Preise, Mengen und Produzenten [DOKUMENT]. In der Praxis wird die Anzahl der Modelle dann noch zusätzlich mit der Einführung eines runden Schildes erhöht.

Email-Schilder werden im Kanton Zürich zwischen 1910 und 1924 in folgenden 6 Varianten 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 Email-Schilder mit schwarzem Hintergrund ausgegeben wurden, konnten wir nicht in Erfahrung bringen.

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 Email-Kennzeichen mit schwarzem Grund, weissen Ziffern und einem kleinen Kantonswappen angekündigt. In der Regelung für das Jahr 1919 wird dann jedoch ein herzförmiges Schild mit schwarzer Grundfarbe, weissen Zahlen und einem kleinen Kantonswappen festgelegt. D.h. ein rundes Email-Schild mit schwarzer Grundfarbe wurde im Kanton Zürich nie ausgegeben. 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 Email ausgegeben wird. Auch die schwarze Hintergrundfarbe wird nach 1919 noch mehrmals verwendet.

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 Armee-kennzeichen 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 Kontrollschildes 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 Email-Velnummer 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].

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 Email-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 Email-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 Kautions (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30'000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war also die Entrichtung dieser Kautions 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.

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 überarbeiteten 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 Kontroll- schilder 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 Aus- weise (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 Email-Schilder mit Doppel-Jahrgang

01.01.1918

Wie bereits im Kanton Zürich, wo es bis 1914 drei verschiedene Formen von Email-Schildern gibt, wird nun auch im Kanton Zug festgestellt, dass es Radfahrer gibt, welche die Entrichtung der jährlichen Taxen umgehen. Da die Email-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 Ansatz 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. 37^{bis}

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 Ortsvorsteher 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 Radfahrer-vereinigungen. 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 Kontrollschilts 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.

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 Kautio 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 Kautio (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30'000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war, die Entrichtung dieser Kautio 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 Kautions bei der Einreise aus Liechtenstein mit einem Fahrrad verzichtet.

Die Antwort der Zolldirektion fällt negativ aus. Die Schweiz ist nicht bereit, auf die Kautions 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 Kautions 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 1885

zurück und haben in der Stadt Wien stattgefunden. Auch die erste landesweite Einführung von Velonummern 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 bestehen 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) Kontrollschildes 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 unbekanntem 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 1909 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 Email-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 Email-Schilder im Kanton Zürich noch immer keinen Jahrgang haben. Sie werden im Rahmen eines schweizweit einzigartigen Wiederverwendungs-Systems in 6 verschiedenen Varianten ausgegeben, welche abwechselnd gültig sind. So ist z.B. das ovale Schild mit blau-weissem Hintergrund in den Jahren 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

15 Jahren als letztes Email-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 Email-Schildern der letzten 15 Jahre geschieht, bleibt unklar. Zwar wurden in den 1990-er Jahren einige Posten offensichtlich amtlich entsorgter Email-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 Kautio (Fahrradsteuer, Fahrradtaxe) von 30'000 Österreichischen Kronen hinterlegen muss (Stand Oktober 1921). Der eigentliche Zweck der Radfahrervereinigungen war also die Entrichtung der Kautio 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 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 verschiedene 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 [\[DOKUMENT\]](#).

1924-1960: 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, wie 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 dieser radikalen Entscheidung 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 Kontrollschildes 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 Bundes-*

gesetz 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 Leute¹.

Das Gesetz sieht für Fahrräder ein Kontrollschild vor: «Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet». Obwohl eine Nummerierung des Kontrollschildes 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 Swissovotes 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.

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 Kontrollnummer 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 Kontrollnummer 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 Strebler

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 breit-angelegte 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 verwendet [\[DOKUMENT\]](#). 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 [\[LINK\]](#)

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 Kontrollschilts mit den grossen Ziffern [\[BILDER\]](#).
- Ersatzlose Abschaffung des Kontrollschilts mit den grossen Ziffern.
- Ersetzen des Kontrollschilts 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 Gesetzeskonstrukt 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 Haftpflichtversicherung: *«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 eidgenössische 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 par 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 Fahrrad- ausweises und Kontrollschildes.*

GR: *Wir befürworten die unveränderte Beibehaltung des im Art. 48 des alten Entwurfes niedergelegten Textes, bzw. die Beibehaltung des 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 Veloschildes, 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 Gebühren, 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 Direktvergleich¹.

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 Fahrräder².

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 überbordende 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 generierten 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 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 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 referendumpolitischen 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 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 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 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 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 Ausparung 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 [\[BILD\]](#).

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 sehr detaillierter Finanzteil, welcher aufzeigt, dass der Netto-Ertrag aus 40'000 Fahrradkennzeichen bei Beschaffungskosten der Velonummern von rund CHF 10'000 jährlich rund CHF 145'000 beträgt. 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 nach-

weisen 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 "Email-Design" (Ende)

Zug ist der letzte Kanton, der zwischen 1925 und 1933 noch Fahrradkennzeichen im Email-Design ausgibt. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass Zug auch der einzige Kanton ist, der Email-Schilder mit zwei geprägten Jahrgängen und entsprechend zweijähriger Gültigkeit ausgibt [\[BILD\]](#). Dass dieses Konzept auch seine Tücken hat, erfahren Sie in diesem [\[DOKUMENT\]](#).

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 klargestellt, 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 bevorzugten 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 bestanden 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 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 deklarierten 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 referendumpolitischen 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: Genève nummeriert als erster Kanton 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 erster Kanton 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.

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 nächster 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 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 Schiefelage 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 Eruiierung 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 Eruiierung 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 Kontrollschilts 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 Kontrollschilts 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 biegender 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 unter anderem 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 Kontrollschildes 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 verfahrenere 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 wird.

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 gegangen 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 vorbegehen 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)

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 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 Nietlisbach](#) (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 Kontrollschildes 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 Kontrollschilts 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 macht 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 eingeführte 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 Velodiebstählen — auch bei den zahlreichen Gebrauchsdiebstählen — sehr gute Wirkungen gezeitigt. Es wäre zu begrüßen, wenn alle Kantone gleich vorgehen würden. 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 vermischen aber eine gleiche Massnahme in den Nachbarkantonen.»*

Regierungsrat E. Bühler (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 Radfahrerverbänden 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: 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 unten) 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 Motorfahrerbandes 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 Motorfahrerband 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 aushingeegebenen 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 füttern 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 Motorfahrerbands 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 durchdachter 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 einachsiger (ein- oder zweirädriger) 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 ordnungsmässige Abwicklung des Verkehrs wichtige Massnahme getroffen worden, was nach den gemachten Darlegungen ja nicht zutrifft. Darf aber dem Drittel 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 «Fahradverkehr» 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 wird 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 unbekanntem 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, ebbent 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 officialisiert (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 unnummerierten 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 Fahrradnummern» 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 Kantonsparlaments 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 Kantonsparlament, 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, andererseits 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 Frühjahrs-session 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 Automobil-Experten, 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 Kantone 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 Kontrollschilde 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 andererseits 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 umschiffte 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 Kontrollschilde 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 Kontrollschilde 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 ändern 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-Innerrhoden 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 unter anderem 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 Fahrradkennzeichen 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 Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Die Polizeidirektion wird ermächtigt: a) Ab 1952 reflektierende Fahrradkennzeichen 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 dazugehöriger 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 Radfahrschaft 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 Swissovotes 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 einziger 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 Fahrrädern (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 eingestanz. 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 Benutzer 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 ändern 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 «Fahradkennzeichen» 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 Haftpflichtversicherung 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 «Prüfung 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 referendumpolitischen 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 des 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 Versicherungsunternehmen 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

1 Wer 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 beitrifft, 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);

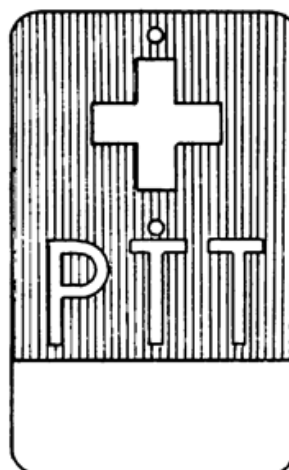
c. Von der Eidgenössischen Oberzolldirektion:

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 Kennzeichens	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 geregelt ist die Schriftfarbe, was in der Praxis je nach Kanton zu einem jährlichen Turnus von bis zu vier verschiedenen Farben führt. Es überrascht nicht, dass sich der Kanton Tessin 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 verschiedenen 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. Diese 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 dazugehörigen 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

Nonsense = 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].

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]. Dazu ist festzuhalten, dass diese einfallsreiche Farbwahl nicht gegen die Verordnung zum neuen Bundesgesetz über den Strassenverkehr verstösst. Dort ist zwar zum «Schweizer-Norm-Design» die Hintergrundfarbe festgelegt, doch die Farbe der Schrift wird nicht geregelt [DOKUMENT]. Allerdings hat sich bei der Ausgestaltung dieser Verordnung wohl kaum jemand vorstellen können, dass je eine kantonale Behörde auf diese einfarbige Idee kommen würde. Diese Provokation könnte man durchaus auch als Aktionskunst von offizieller Stelle verstehen, was für die geregelten Schweizer Verhältnisse doch ziemlich bemerkenswert ist.

Während sich der Protest 1961 noch im Rahmen des Zulässigen bewegt, wird diese Grenze im Tessin 1962 definitiv überschritten.

1961-1988: Erhaben nach innen und aussen

Fahradkennzeichen 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 erhabenen 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 [Gosciny 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 Kantonswappens 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 eine Entscheidung. 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 erhoben 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 «regelmässig 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 [\[BILD\]](#). Zu Beginn dieser «Aktionskunst von offizieller Seite» bewegt man sich noch im Rahmen des Zulässigen bzw. man entfaltet seine Kreativität in den Lücken der Verordnung. Nun wird die Gangart jedoch deutlich verschärft.

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» erstmals eindeutig 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 ihren Protest aufgegeben. Da die rote Schrift auf rotem Grund nicht gegen die Vorschriften verstösst, ist ihnen diese Aktion als Protest inzwischen zu wenig deutlich. Nur eine klare 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 fortfahren. 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, 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 Radfahrererkarte 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 Gründen 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-Fahradkennzeichen 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-Übergangslösung ...
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 gleich-

zeitig 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 «Fahradkennzeichen», 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:

- Vollständiger Verzicht auf das Fahrradkennzeichen einschliesslich Versicherungsobligatorium.*
- Beibehaltung der bisherigen Regelung mit Übernahme sämtlicher Kosten durch die öffentliche Hand.*
- Abgabe eines dauernd gültigen Kennzeichens analog der bundeseigenen Fahrräder.*
- Einbau der Versicherung in die allg. Privathaftpflicht-Versicherung.*
- 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 parallelaufenden 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 fielen 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 dageblieben.

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 Benutzer 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 entsprechende 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 übernehmen 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 «Haltnummer», 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 Fahrradkennzeichen 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 unbekanntes «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 Haftpflichtversicherung 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 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 Nationalratsaal 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 ralliez à la position de la majorité de la commission, et que, dans un délai de six mois peut-être, 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 fortauern 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 Gemeinde-ratskanzlei 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 Verkaufnetzes 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 Misstände 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 blossen 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

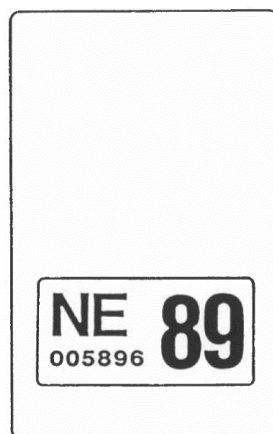
Am 22. Juni 1988 erlässt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement EJPD die «Weisungen über das Fahrradkennzeichen für das Jahr 1989» **[DOKUMENT]**:

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 Übergangsjahr 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 (die Unverbesserlichen)

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 (Velo-vignette) erreichten Erleichterungen rückgängig machen würde, sondern es wäre sogar ein Rückschritt gegenüber der davor gültigen Regelung. Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

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, <u>Kennzeichen und Versicherung</u> der Fahrräder und ihrer Anhänger.

In Anbetracht der weitläufigen Debatten ein mehr als mageres Ergebnis. Im Grunde wird damit auf Gesetzebene 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 Email-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 verschiedene 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 ungerechnet 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 Email-Schilder erstanden. Auch nach Jahrzehnten «tauchen» von diesen Kennzeichen immer wieder auf Tutti und Ricardo auf.

Nun drängt sich die Frage auf, weshalb diese Email-Schilder im Zürichsee versenkt wurden und weshalb an verschiedenen Stellen. Dazu muss man wissen, dass der Kanton Zürich Email-Schilder in den Jahren 1910 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 Email-Kontrollschildern bei den Statthalterämtern geht in die hunderttausende*».

Die Email-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 Email-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 Email- 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 Velo-nummern 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 Email-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 Unmögliches entsorgt. Auf Kurt Werners Facebook Account wird z.B. über die Versenkung alter Munitionsbestände (Granaten) im Brienersee berichtet.

Einen weiteren Email-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 Email-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. 1^{bis} 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 Haftpflichtversicherungsgesellschaft.

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement teilt den in Frage kommenden Versicherungsgesellschaften 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

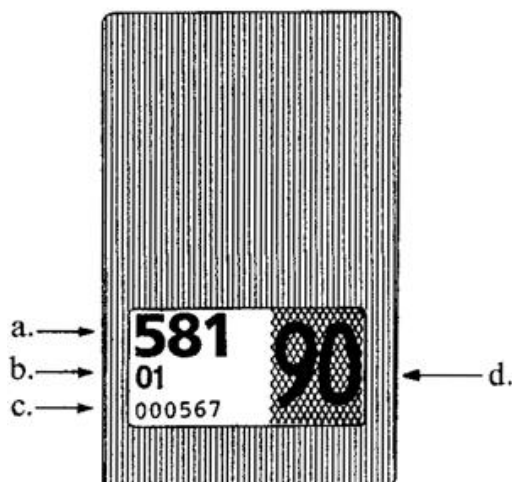
Basel-Stadt	12	Genf	25
Basel-Landschaft	13	Jura	26

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 1^{bis}

1 Am Rahmen des Fahrrades muss eine leicht feststellbare, individuelle Nummer eingeschlagen und der Name des Herstellers oder eine Marke unverwischbar aufgetragen sein.

1^{bis} 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 wird 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 «Fahradkennzeichen» [\[DOKUMENT\]](#).

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 erscheint der Kanton auch im Velovignetten-Design, doch wurde nun der Bezug zum Kanton völlig neu definiert. Stand der Kanton auf den geprägten Fahrradkennzeichen bisher (wie bei Autokennzeichen) für den Kanton, der das Kennzeichen ausgibt, wird neu, mit zwei Ziffern verschlüsselt und damit für Laien nicht erkennbar, die Nummer des Kantons, in welchem der Haftpflicht-Versicherer seinen Sitz hat, aufgeführt (in der Reihenfolge der Nennung in Artikel 1 der Bundesverfassung; 01–26). 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 Haftpflicht-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. 1 ^{bis} 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. 1 ^{bis} BAV) aufgeklebt (Figur 1).	Die Vignetten sind selbstklebend.
BAV Art. 73 Abs. 1 ^{bis} 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.».

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 Postleitzahlen 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-Service 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 Fahrradaten 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 benutzerfreundlich, 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 hervor, 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 Ausgabe-

stellen, 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-Versicherungs-obligatoriums 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 Verkehrsoffer 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.» [\[VIDEO\]](#)

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 gestohlenen 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:

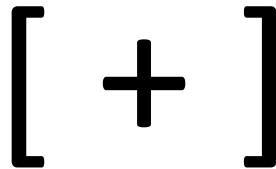
- *Da die Schweiz, mit welcher Liechtenstein im Bereich des Strassenverkehrsrechts sowohl in rechtlichen als auch administrativen Belangen eng verflochten ist, auf den 1. Januar 2012 die Abschaffung der Velovignette beschlossen hat, ist es angezeigt, bezüglich der gesetzlichen Regelungen im Strassenverkehrsgesetz 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 [\[LINK\]](#).

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, Radfahrererkarte oder Versicherungskarte werden der Halter sowie Marke und Rahmennummer des Fahrrads registriert. Auf diese Weise kann z.B. auch ein gestohlenen 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:

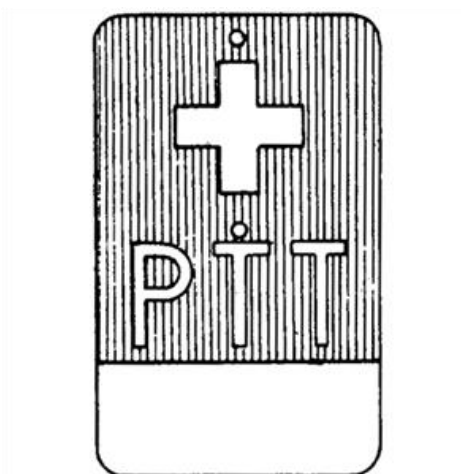
Die Kennzeichen werden von folgenden Amtsstellen abgegeben:

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 Lichtenstein (FL)

Selbstverständlich ist das Fürstentum Liechtenstein, 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 eingeführt 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» 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. Epilog und aktuelle Ereignisse

2023 BL: 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 lodernen 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 vervollkommen wird»*.

Wenig später müssen wir Moritz Leuenberger schon beinahe prophetische Fähigkeiten attestieren.

2024: Einführung der Lost & Found Velo-Vignette

01.04.2024

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).

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 sicher gestellt. Davon konnten 107 oder 7.3% dieser Fahrräder wieder ihren Besitzern ausgehändigt werden. Bei den E-Bikes, Mofas und E-Trottinets betrug diese Rate jedoch 35.7% (40 von 112). Diesen markanten Unterschied erklärt die Medienstelle folgendermassen: «*Die Zahl der E-Bikes, Mofas und E-Trottinets 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 leuenbergischen Prophezeiung zur Velonummer: «*Es kommen bessere Zeiten, wo sie, vielleicht durch eine Metamorphose in einen Chip mutiert, ihre früheren Aufgaben wahrnehmen und vervollkommen 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 «PI*****» 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]**.

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 Bundesamt für Strassen ASTRA Carl Hildebrandt, Autor, Textquelle Carl Scherer, Graphiker, Plakat 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 Dokumentationsbibliothek St. Moritz Dora Filli, Dokumentationsbibliothek St. Moritz Editions Pantheon Basel, Foto Enrico Roncaglioni, Review Erika Flückiger Strebel, Historikerin, Textquelle Gemeinde und Gemeindearchiv Schaan Gemeindearchiv Eschen Georg Meier, Sammler Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria, Textquelle Heiner Ritzmann-Blickenstorfer, Historiker, Textquelle Isabelle Keller, Archives de la Ville Fribourg 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	Lili-Anne Fritz- Ochsner, Lektorat Mario Stocker, Suisse Alpine Service AG Martina Blättler, Stadtarchiv Zürich Michael Mahler, Sammler, Recherche und Review 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 Sándor Békési, Museum Wien 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 Oberhänkli, 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 dazugehörige 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 übereinstimmend. 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 «Fahradkennzeichen» (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 «Fahradnummer» (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 Email [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 eingepprägten 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: *«Kantonsbuchstaben und Jahreszahl mussten in einer Farbe gehalten werden, die sich von der Farbe des Kennzeichens deutlich unterschied.»* (ohne Quellenhinweis)

Richtig: Weder im Bundesgesetz [\[LINK\]](#) noch in den entsprechenden Verordnungen [\[LINK\]](#) wurde die Schriftfarbe der Fahrradkennzeichen je definiert.

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	<i>Peterborough</i>
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	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. Steuer-schilder für Velos enthalten. Nicht berücksichtigt sind dabei die dazugehörenden Bundesstaaten, Provinzen, Regionen, Kantone, Städte, Bezirke und Gemeinden.

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 Taksplattenmuseum 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 Kontrollschilts 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

	<p>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 des Jahrgangs der ersten Velonummern 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 Email-Schilder aus 1909 ZH: Ankündigung Umstellung auf Email-Schilder per 1910 1910: Die Metallwarenfabrik Zug AG 1913 ZH: Bestimmung der Jahrgänge 1910 bis 1913 1914 ZH: Missbrauch führt zu Email-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 Email-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</p>	
--	---	--