



Mangelnde Vorsicht: Autokollision bei der Metallwarenfabrik in Zug 1927. Damals waren im Kanton fast 400 Autos registriert.

Rasende Motorkutschen

Vor gut hundert Jahren wurden die ersten Regelungen zum Schutz der Fussgänger, Fuhrwerke und Viehherden vor dem aufkommenden Automobil- und Veloverkehr erlassen. Manche Bestimmungen gelten im Prinzip noch heute. Völlig verkannt wurde damals das Ausmass, in dem sich die Mobilität entwickeln sollte.

«In letzter Zeit» habe man in Zug «wiederholt eine sog. Motorkutsche, ein sehr leichtbewegliches elegantes, durch einen Petrolmotor in Bewegung gesetztes Vehikel» gesehen, wussten die «Zuger Nachrichten» im Mai 1896 ihrer Leserschaft zu berichten. Sie wiesen damit auf eine Erfindung hin, die an der Wende zum 20. Jahrhundert am Anfang eines unglaublich dynamischen und folgenreichen Aufstiegs stand, sich aber in ihren Anfängen weiterhin sehr unbeliebt machte.

Exzessiv schnell

Verkehrsmittel, die sich mit Maschinenkraft bewegten, waren den Zugern schon länger bekannt, fuhr doch die Eisenbahn schon seit einigen Jahrzehnten auch durch den Kanton Zug. Diese nutzte jedoch ihren exklusiven Schienenstrang, während die neuen «Vehikel» auf alten, dafür nicht geeigneten Wegen fuhren und dort die bisherigen Benutzer, die Fussgänger, Fuhrleute und Kutscher, in Gefahr brachten, an den Rand drängten, mit Staub einhüllten und durch Lärm belästigten. Besonders bedrohlich war das Tempo der «Motorkutschen» oder «Automobile», die sich im Vergleich zum bisherigen, gemächlichen Verkehrsfluss in der Wahrnehmung der Zeitgenossen geradezu exzessiv schnell bewegten. Deshalb war auch die Zuger Regierung 1902 rasch bereit, «für den Verkehr mit Automobilwagen für das Publikum schützende Bestimmungen» aufzustellen. Schon bisher hatte es einige Vorschriften für Fuhrleute und Reiter gegeben. Das Strassengesetz von 1886 zum Beispiel verbot das «schnelle Reiten oder Fahren über Brücken, in engen Durchpässen und Strassenbiegungen, durch Ortschaften, sowie durch Volksmengen, Märkte und Viehherden», untersagte «unnötiges Peitschenknallen durch die Ortschaften» und regelte das Vorgehen beim Kreuzen oder Überholen anderer Fuhrwerke. Die laute, dominierende Präsenz der «Automobilwagen» auf

den Strassen verlangte aber zusätzliche Einschränkungen.

Höfliche Hinweise und hetzende Hunde

Immerhin konnte man sich mangels Erfahrungen mit dem neuen Verkehrsmittel an den bisherigen Regelungen orientieren, zumal die frühen Automobile nicht viel mehr waren als motorisierte Kutschen. Die regierungsrätliche Verordnung von 1902, die auch für das in dieser Zeit als Massenverkehrsmittel aufkommende Fahrrad galt, hatte vor allem zum Ziel, das «Publikum» vor den gefährlichen Auswirkungen der neuen Apparate zu schützen. So galt auf offener Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h, die in der Nähe von Personen und Fuhrwerken auf 12 km/h zu reduzieren war. Beim Durchfahren von Ortschaften, an unübersichtlichen Stellen und auf stark begangenen Strassen durfte «die Geschwindigkeit diejenige des kurzen Pferdetrabes nicht übersteigen». Jegliches absichtliche Erschrecken von Personen und Tieren war verboten, Unaufmerksame, welche die Alarmsignale nicht beachteten, waren «durch höflichen Zuruf» zu warnen und «auf allfällig nachfolgende Fahrzeuge hinzuweisen». Auf der anderen Seite hatte sich aber auch das erschreckte Publikum zurückzuhalten. Es war ihm verboten, Motorwagen oder Fahrrädern Hindernisse in den Weg zu legen und Hunde auf die Fahrer zu hetzen – eine neben Steinwerfen und Peitschenhieben übliche Form des Widerstandes gegen die neuen Herren der Landstrasse.

Altbekannte Probleme

Die Regelung von 1902 war nur provisorisch. Überraschend schnell hatte man nämlich erkannt, dass sich ein Gefährt, das sich rasch von Ort zu Ort bewegen konnte, nur mit einer gesamt-schweizerischen Lösung in seine Schranken weisen liess. Deshalb einigten sich die Kantone auf ein Konkordat, das seit 1904 den Mo-

torwagen- und Fahrradverkehr einer rechtlichen Ordnung unterwarf, die in wesentlichen Elementen bis heute gilt. So wurden Autokennzeichen mit dem Kantonswappen und einer fortlaufenden Nummer sowie Fahrausweise eingeführt. Für den Erwerb des Ausweises musste der Fahrer nachweisen, dass er «seinen Wagen ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit» lenken konnte. «Auf Anruf eines Vertreters der Behörde» hatte ein Fahrer anzuhalten und seinen Ausweis vorzuzeigen, der ihm bei Fehlverhalten auch wieder entzogen werden konnte. Das Konkordat bestimmte, dass wie schon bisher bei Fuhrwerken üblich rechts zu fahren und links zu überholen war. Es definierte Höchstgeschwindigkeiten («Niemals darf die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, dreißig Kilometer in der Stunde überschreiten»), verbot Wettrennen und untersagte das Fahren auf Trottoirs.

Geschwindigkeitsexzesse, illegale Autorennen, Lärm- und Staubplage, Gefährdung der Fussgänger durch rücksichtslose Automobilisten und undisziplinierte Velofahrer – die Probleme, mit denen man in der Frühzeit des modernen Strassenverkehrs konfrontiert war, kommen auch uns allzu bekannt vor, allerdings in völlig anderen Dimensionen. Damals noch kaum zu erahnen war die Entwicklung des Luxusprodukts «Automobil» zum Massenverkehrsmittel. Das Konkordat von 1904 sah insgesamt 9999 Autokennzeichen vor – für das ganze Land. Der Kanton Zug erhielt die Nummern 3301 bis 3400 zugewiesen.

Renato Morosoli