

# Nur ein Stück Blech?

Zur Geschichte unserer Kennzeichen – Autokennzeichen AW ... seit 1956

Hubert Heisterborg

Das Autokennzeichen AW gibt es seit 1956. Grund genug, einen Rückblick in die Geschichte der Kraftfahrzeugkennzeichen zu werfen.

## Erste Kraftfahrzeugkennzeichen

Die ersten Kraftfahrzeugkennzeichen in der zu Preußen gehörenden Rheinprovinz datieren aus dem Jahr 1901 und trugen den Kennbuchstaben Z. Die Nummern waren in kleinen Kontingenten auf die Städte und Landkreise verteilt worden. 1906 ordnete man das System neu und stellte für die preußischen Provinzen die Ziffer I voran. Die Kennzeichen in der Region waren mit folgenden Nummern versehen:

im Landkreis Adenau von IZ-151 bis IZ-152 und von IZ-2001 bis IZ-2040  
im Landkreis Ahrweiler von IZ-153 bis IZ-160 und von IZ-2041 bis IZ-2100.

Ab 1928 wurden die Erkennungsnummern neu verteilt und die Fahrzeuge umnummeriert. Zu jener Zeit erhielt Ahrweiler IZ-10301 bis IZ-12300 und IZ-274001 bis IZ-276000.

Nach der Auflösung des Kreises Adenau im Jahre 1932 kam dessen Nummernkontingent dazu: IZ-10001 bis IZ-10300 sowie IZ-94901 bis IZ-95200. Rote Probefahrerkennzeichen trugen die Nummern von IZ-0121 bis IZ-0150 und von IZ-02471 bis IZ-02490.

## Nachkriegskennzeichen

Nach dem Ende des Krieges führten die Besatzungsmächte neue Kennzeichen ein. Diese waren in der französischen Zone hellrot mit schwarzer Schrift und trugen im Kreis Ahrweiler die Kennung RL 41. Das RL stand dabei für Rheinland. 1948/49 wurden in den westlichen Zonen einheitlich schwarze Nummernschilder mit weißer Beschriftung eingeführt. Ahrweiler in der französischen Zone (FR) erhielt die Kennung FR 41, später zusätzlich FR 75.



*Kennzeichen mit einem I in der Erkennungsnummer wurden nur bis Ende Februar 1957 ausgegeben und danach durch den Buchstaben J ersetzt.*

## Neuordnung

Weil keines der Nachkriegssysteme als Dauerlösung geeignet schien, die Zulassungszahlen in ungeahnte Höhen stiegen und die Kapazitäten an freien Nummern vielerorts erschöpft waren, begannen bereits im Jahr 1950 Überlegungen, die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge neu zu regeln und die schwarzen Schilder zu ersetzen. Das neue Kennzeichen sollte aus ausreichender Entfernung auch am fahrenden Fahrzeug gut ablesbar und das System so aufgebaut sein, dass es auf lange Zeit ausreicht.

Als wesentliche Änderung war geplant, die Zulassungsstellen nicht mehr durch die bis 1956 verwendeten Zahlen, sondern durch Buchstaben zu kennzeichnen. Weil es nicht nur innerhalb der Länder unterschiedliche Auffassungen gab, sondern auch die alliierten Besatzungsmächte zunächst ihr Veto einlegten, zogen sich die Verhandlungen in die Länge. Erst im Oktober 1955 konnten auf einer Konferenz in Bad Godesberg unter der Leitung des Bundesverkehrsministeriums endgültig die Weichen für unser jetziges Kennzeichensystem gestellt werden. Zur Auswahl standen mehrere Modelle, wobei man sich mit großer Mehrheit letztlich für das noch heute verwendete entschied. Das Unterscheidungszeichen der Zulassungsstelle besteht aus ein bis drei Buchstaben, entnommen aus ihrem Namen, gefolgt von einer alpha-numerischen Erkennungsnummer aus ein bis zwei Buchstaben und ein bis vier Zahlen.

Man einigte sich u.a. auf eine Länge von 52 cm für einzeilige Schilder und auf die Verwendung der DIN-Schrift. Die Beschlüsse der Godesberger Konferenz wurden für eine Kabinettsvorlage zusammengefasst, mit der sich die Ministerrunde am 21. Dezember 1955 befasste. Der vollständige Text der neuen Straßenverkehrs-Zulassungsordnung mit fast 500 Kennzeichenkürzeln für alle Städte und Kreise der Bundesrepublik wurde dann am 30. April 1956 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und sollte zum 1. Juli desselben Jahres in Kraft treten. Auf die Kreise und Städte kam viel Arbeit zu, denn innerhalb von zwei Jahren mussten sie den gesamten Fahrzeugbestand umkennzeichnen. Der bis dahin herrschende Mangel an Nummern war vorbei, da jeder Zulassungsstelle fast 600.000 Kombinationen zur Verfügung standen; für diejenigen mit einem oder zwei Buchstaben (zum Beispiel B für Berlin oder AW für Ahrweiler) gar 4,2 Millionen.

Neu waren Kennzeichen für Behördenfahrzeuge, die nach der Ortskennung nur aus Zahlen bestanden (also beispielsweise AW-200), steuerbefreite Fahrzeuge erhielten grüne Kennzeichen. Probefahrtenkennzeichen blieben wie schon zuvor rot.

Ebenfalls neu eingeführt wurden ab 1. März 1957 auch kleine Versicherungskennzeichen für Mopeds.

In den Anfangsjahren gab es nicht nur Nummernschilder aus Eisenblech und Aluminium, sondern auch aus Plastik. Die Buchstaben und Zahlen wurden entweder geprägt, geklebt oder aufgenietet. Die Zulassungsstelle versah das Kennzeichen dann mit einem amtlichen Stempel, zumeist in Form einer aufgeklebten oder aufgenieteten Zulassungsplakette. Damals waren die Buchstaben B, F, G, J, O und Q für die Verwendung in der Erkennungsnummer nach dem Trennstrich gesperrt. Doch bereits am 1. März 1957 ersetzte man das I durch den Buchstaben J, weil es immer wieder zu Ablesefehlern und Verwechslungen mit Behördenkennzeichen kam.

Seit Einführung der für den Fahrzeughalter verpflichtenden technischen Hauptuntersuchung im Jahr 1960 wird dieser Prüfnachweis in Form der „TÜV-Plakette“ auf dem hinteren Nummernschild dokumentiert.

Vor allem in den 1970er-Jahren gab es in der Bundesrepublik eine große Welle von Gebietsreformen, bei der viele kleine Städte und Kreise zu größeren Einheiten zusammengelegt wurden und man sich demzufolge von lieb gewonnenen Kürzeln trennen musste. Das betraf nicht den Kreis Ahrweiler, allerdings Fahrzeughalter im angrenzenden Kreis Mayen, der größtenteils im Kreis Mayen-Koblenz aufging. Von 1973 an gab es dort zunächst Nummernschilder mit KO und ab März 1979 dann das Kennzeichen MYK. Inzwischen können Bewohner des Altkreises Mayen auch wieder auf das frühere MY zurückgreifen.

Mit der Wende kamen ab 1991 auf einen Schlag rund 200 neue Kürzel für die Städte und Kreise in den neuen Bundesländern dazu. Diese Bewährungsprobe hat unser Kennzeichensystem mit Bravour bestanden. Es ist flexibel und ausreichend, so wie sich seine Erfinder das damals vorgestellt hatten.



### Chronologie:

- 1956: Einführung des heute gültigen Kennzeichensystems für Kraftfahrzeuge
- 1957: Einführung der Versicherungskennzeichen
- 1960: Hauptuntersuchung mit TÜV-Plakette
- 1971: Erste reflektierende Kennzeichen kommen auf den Markt
- 1989: Reflektierende Kennzeichen werden Pflicht (Ausnahme Bundeswehr)

1989: Ausfuhrkennzeichen ersetzen die Zoll-  
schilder  
1992: Freigabe der Buchstaben B, F und G  
1995: Bundesweite Einführung des Euro-Kenn-  
zeichens  
1997: Einführung des Saisonkennzeichens  
1997: Einführung des H-Kennzeichens für Old-  
timer  
1998: Einführung des Kurzzeitkennzeichens  
2000: Wegfall des DIN-Kennzeichens  
2000: Freigabe aller Buchstaben (einschließlich  
I, O und Q)

2012: Einführung des Wechselkennzeichens  
2015: Einführung des E-Kennzeichens für  
Fahrzeuge mit Elektroantrieb

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge mit Kenn-  
zeichen AW liegt derzeit bei rund **114200**  
(Stand September 2016).

**Quellen:**

Übersicht über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge (Reichsdruckerei  
Berlin 1936), Schlüsselverzeichnisse, Verkehrsblätter, amtliche Erlasse und  
Sitzungsprotokolle (u.a. aus dem Bundesarchiv in Koblenz)