

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 54 (1962)
Heft: 7-8

Artikel: Was ist und was will die BfU?
Autor: Schildknecht, E.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354034>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Was ist und was will die BfU?

Immer wieder taucht in letzter Zeit der Begriff BfU auf, sei es in der Tages- oder Fachpresse, sei es am Radio, neuestens auch beim Fernsehen. BfU ist die offizielle Abkürzung für *«Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung»*, die demnächst 25 Jahre alt wird und ihren Sitz an der Laupenstrasse 9 in Bern hat.

Zwei Dienste teilen sich in die umfangreiche und stets wachsende Arbeit: der technische Dienst und die Abteilung «Presse und Aufklärung». Der technische Dienst mit einem Straßenbauingenieur an der Spitze arbeitet Projekte aus, verfertigt Gutachten und befaßt sich mit verkehrstechnischen Problemen im weitesten Sinne des Wortes (Gestaltung von Straßenkreuzungen, Ausfahrten, Anbringen von Signalisationen, Geschwindigkeitserlasse, Beleuchtungsfragen usw.). Er steht allen Behörden, Amtsstellen, technischen Büros und Vereinigungen unter Vorbehalt besonderen Aufwandes grundsätzlich kostenlos zur Verfügung. Die Grundlage seiner Tätigkeit bildet das sogenannte *Gefahrenstellenverzeichnis*, das auf Grund statistischer Unfallangaben der Kantone zusammengestellt wird und den Fachmann sofort erkennen läßt, wo die Hauptursachen offenkundig technischen Ursprungs liegen.

Demgegenüber betreut die Abteilung «Presse und Aufklärung» das weite Gebiet der Unfallverhütung durch die Mittel der Presse, des Radios, der Television, des Films, des Vortrages usw. An ihrer Spitze steht ein Straßenverkehrsjurist.

Wenn man sich vor Augen hält, daß allein im Jahre 1961 in unserem kleinen Lande 53 501 polizeilich registrierte Unfälle verursacht worden sind, 36 244 Personen mehr oder weniger schwere Verletzungen erlitten haben und 1404 Mitmenschen als Opfer des Verkehrs nicht mehr unter uns weilen, so zeigt sich sofort, daß im Kampf gegen den Unfall größte Anstrengungen unternommen werden müssen. In Tat und Wahrheit sieht es nämlich noch viel schlimmer aus als die Statistik ausweist: Tausende von Unfällen mit zum Teil schweren Folgen gelangen überhaupt nie zur Kenntnis der Polizei, werden also auch von der Statistik nicht erfaßt!

Maßnahmen verschiedener Art

Im wesentlichen stehen für die Ordnung und Sicherung des Straßenverkehrs drei Gruppen von Maßnahmen zur Verfügung: die *baulichen*, die *gesetzgeberischen* und die *erzieherischen*. Bei den baulichen Maßnahmen steht der Nationalstraßenbau zurzeit zweifellos im Vordergrund des Interesses. Man unterscheidet zwischen Nationalstraßen 1. Klasse (Vollautobahnen mit richtungsgetrenten Fahrbahnen, Kreuzungsfreiheit und für Motorfahrzeuge reserviert), Nationalstraßen 2. Klasse (vorläufig nur hälftiger Ausbau als eine in

mancherlei Hinsicht unglückliche Lösung) und Nationalstraßen 3. Klasse (moderne Gemischtverkehrsstraßen). Vollautobahnen werden etwa von Bern nach Zürich, von Basel nach Luzern und von Lausanne nach Genf führen, Halbautobahnen die Gebiete östlich Zürich mit Graubünden verbinden, moderne Gemischtverkehrsstraßen das Rhonetal durchziehen oder die Zufahrt zu den wichtigsten Alpenpässen sicherstellen.

Bekanntlich stehen die Ueberhol- und Kreuzungsunfälle in der Statistik sehr weit vorne. Auf Vollautobahnen fallen sie praktisch gänzlich dahin, auch alle jene Episoden, die auf die Verschiedenartigkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer (Autos, Velos, Fuhrwerke, Fußgänger) auf dem bestehenden Straßennetz zurückzuführen sind. Man darf also ohne Uebertreibung sagen, daß die Vollautobahn einen hervorragenden Beitrag an die Unfallverhütung darstellt. «Halbautobahnen» dagegen weisen ein nicht viel größeres Fassungsvermögen als gut ausgebaute Kantonsstraßen auf, bedingen bis zu 70 Prozent der Kosten für den Vollausbau (sind also unwirtschaftlich) und müssen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus – weil den trügerischen Eindruck von Autobahnen erweckend, jedoch Gegenverkehr aufweisend – abgelehnt werden.

Sodann ist das neue *Straßenverkehrsgesetz* vom Gedanken der *Unfallverhütung* durchdrungen. Es tritt zu Beginn des Jahres 1963 vollumfänglich in Kraft und zeichnet sich – wie jedes gute Gesetzeswerk! – durch leichte Verständlichkeit aus.

Als dritte Gruppe von Maßnahmen zur Ordnung und Sicherung des Straßenverkehrs haben wir die direkte, erzieherische *Einflußnahme auf den Menschen* erwähnt. Hier werden heute alle in Frage kommenden Register gezogen, wie Verkehrsunterricht an den Schulen, Appelle durch Vermittlung der oben genannten Publizitätsmittel, individuelle Zeitungsartikel über bestimmte Themen, Mitteilungen und Hörfolgen am Radio, Darstellung von Falsch und Richtig in Filmwochenschauen und vieles andere mehr. Auch mit Vorträgen, die meist durch instruktive Filme ergänzt werden, erreicht man im Verlaufe des Jahres weite Kreise. Erwähnen wir im vorliegenden Zusammenhang nur noch andeutungsweise Aktionen wie «Im Nebel Abblendlicht», «Links gehen – Gefahr sehen», «Sind Ihre Lichter in Ordnung?» usw. Die BfU befaßt sich übrigens nicht *nur* mit der Unfallverhütung im Straßenverkehr, vielmehr erstreckt sich ihre Aktivität auch auf die Gebiete des *Haushaltes*, des *Sportes* und der *Landwirtschaft*, das letztere allerdings nur am Rande und in Zusammenarbeit mit dem landwirtschaftlichen Unfallverhütungsdienst in Brugg.

Auch andere helfen mit

Die BfU kann und will in der Unfallverhütung keine Monopolstellung einnehmen. In der gleichen Richtung arbeiten auch die

Schweiz. Konferenz für Sicherheit im Straßenverkehr (gesamtschweizerische Verkehrserziehungsaktionen, deren technisches Sekretariat ebenfalls von der BfU geführt wird), die Verbände des Straßenverkehrs, die Armee, die PTT, der Schweiz. Verein für Autosicherheitsgurte auf einem Spezialgebiet und last not least die Polizei aller Kanton, vielerorts wirksam unterstützt durch die Lehrerschaft.

Aus naheliegenden Gründen bleiben alle diese Maßnahmen und Aktionen dem Rowdy gegenüber völlig wirkungslos. Der von Natur aus anständige und verantwortungsbewußte Mensch läßt sich aber zweifellos beeinflussen. Er nimmt Ratschläge dankbar entgegen und befolgt Empfehlungen, wenn sie mit der erforderlichen Kontinuität angebracht werden.

Ein Sechspunkteprogramm auf weitere Sicht

Abschließend sei ein von der BfU, die als private Institution einerseits von der Suva, anderseits von den in der Unfalldirektoren-Konferenz zusammengeschlossenen privaten Haftpflichtversicherern getragen wird, kürzlich aufgestelltes Programm wiedergegeben. Es zeigt die Marschroute deutlich auf, auch wenn bis zur Verwirklichung der einzelnen Postulate noch sehr viel Zeit verfließen dürfte:

1. Es seien an die Lernfahrausweis-Kandidaten wesentlich höhere Anforderungen zu stellen; auf weitere Sicht sei die psychotechnische Eignungsprüfung gesetzlich zu verankern.
2. Es sei das Fahrschulobligatorium einzuführen.
3. Es seien die Fahrlehrer entsprechend auszubilden und des gesetzlichen Titelschutzes teilhaftig zu werden.
4. Es seien die Fahrprüfungen erheblich zu verschärfen und auf das Verhalten im Ueberland- und Nachtverkehr auszudehnen.
5. Es sei eine wesentlich intensivere und strengere Ueberwachung des gesamten Straßenverkehrs durch die Polizei anzuordnen. Die herrschende Personalknappheit sei durch eine «territoriale Neu-
tralisierung» der motorisierten Polizeipatrouillen teilweise auszugleichen (Ermächtigung zum Ueberfahren der Kantons-
grenzen).
6. Es sei gegen Rowdies strafrechtlich und administrativ mit aller Härte durchzugreifen.

Dr. E. F. Schildknecht, Bern