

Unfall-Folgen und Unfall-Verschuldungen

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur Statistik der Stadt Bern**

Band (Jahr): - **(1928)**

Heft 11

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

III. Unfall-Folgen und Unfall-Verschulden.

1. Unfall-Folgen.

Von entscheidender Bedeutung ist in einer Statistik der Verkehrsunfälle die Frage nach den Folgen, besonders nach den verunfallten Personen. Das Menschliche muß uns ja bei allem das wichtigste sein.

Von den 590 im Jahre 1927 gemeldeten Verkehrsunfällen verliefen 4 = 0,7 % tödlich, in 325 Fällen = 55,1 % wurden Personen verletzt und 261 Mal = 44,2 % entstand lediglich Sachschaden. Bei 299 Unfällen verunfallte 1 Person, bei 21 Unfällen 2, bei 5 Unfällen 3, und bei 4 Unfällen 4 oder mehr Personen, im ganzen 374 Personen. Die Zahl von 4 *tödlichen Unfällen* (3 Fahrzeuginsassen und ein Fußgänger) des Jahres 1927 ist außergewöhnlich niedrig; im Jahre 1926 z. B. verunglückten im Straßenverkehr in Bern nicht weniger als 19 Personen (9 Fahrzeuginsassen und 10 Fußgänger) tödlich, und die Unfallstatistik von 1928 verzeichnet allein für das erste Vierteljahr schon wieder 5 Todesfälle. Die 4 Opfer des Jahres 1927 betrafen 2 Männer (1926: 12), und 2 Frauen (1); Kinder unter 15 Jahren verunglückten keine tödlich (1926: 6).

Verletzt wurden bei den 325 in Betracht fallenden Unfällen im ganzen 370 Personen, und zwar 239 Männer, 73 Frauen und 58 Kinder. Läßt man zum Vergleich mit 1926 die 26 von den Straßenbahnen direkt gemeldeten Verletzten außer Betracht, so ergibt sich für die beiden letzten Jahre folgende Gegenüberstellung:

	Verletzte	
	1926	1927
Männer	158	224
Frauen	57	63
Kinder	45	57
	<hr/>	<hr/>
<i>Überhaupt</i>	260	344

Weitaus am meisten hat die Zahl der verunfallten Männer zugenommen, am wenigsten jene der Frauen.

Für die 370 im Jahre 1927 verletzten Personen war als jeweilige *Hauptverletzung* angegeben: Schädelbruch 12 Mal, Knochenbruch 42 Mal, Gehirnerschütterung 24 Mal, andere schwere Verletzungen 6 Mal, Quetschungen und Schürfungen 174 Mal und andere leichte Verletzungen 112 Mal; im ganzen wurden 84 = 23 % Schwerverletzte und 286 = 77 % Leichtverletzte gemeldet. Werden wiederum nur die von der Polizei gemeldeten 344 Verletzten mit den entsprechenden 260 Verletzten des Jahres 1926 verglichen, so erhält man folgende Zahlen:

	1926		1927	
Schädelbruch	2	} 45	12	} 83
Knochenbruch	23		41	
Gehirnerschütterung	14		24	
Andere schwere Verletzungen ...	6		6	

	1926	1927
Quetschungen und Schürfungen	134	163
Andere leichte Verletzungen	81	98
	215	261
<i>Überhaupt</i>	<u>260</u>	<u>344</u>

Die Unfälle mit *schweren* Verletzungen sind demnach von 1926 bis 1927 fast auf das Doppelte gestiegen; namentlich Schädelbrüche und Knochenbrüche kamen im Berichtsjahr erschreckend viele vor.

Wer wird von den Verkehrsunfällen häufiger heimgesucht, Fahrzeuginsassen oder Fußgänger? Hierüber orientieren die anschließenden Zahlen der in den Jahren 1926 und 1927 bei Unfällen verletzten Personen:

	1926	1927
Verletzte Fahrzeuginsassen	139	224
Verletzte Fußgänger	121	120
	<u>260</u>	<u>344</u>

Die Verletzungen von Fahrzeuginsassen haben gegenüber dem Vorjahr ganz erheblich zugenommen, während dies für die Fußgänger nicht der Fall war.

2. Unfall-Verschulden.

Wer verschuldete die 590 Verkehrsunfälle des Jahres 1927: die Lenker der Fahrzeuge, die Fußgänger oder beide zusammen? Die Frage, wer bei einem Unfall, an dem mehr als eine Person beteiligt ist, als der schuldige Teil anzusprechen sei, ist in vielen Fällen nur schwer, oft aber überhaupt nicht zu entscheiden. Im Unfallbericht wird zwar meistens einer der Beteiligten bezeichnet, der die Hauptschuld am Unfall trage; es handelt sich hier jedoch lediglich um das Urteil des berichtserstattenden Verkehrspolizisten. In den geringfügigeren Fällen liegt eine andere Beurteilung des Falles überhaupt nicht vor: lediglich bei den „Gerichtsfällen“ kann von einer eingehenden Abklärung der Schuldfrage gesprochen werden. Dies betrifft aber nur den kleinern Teil aller Unfälle und zumeist wird das Urteil oft erst lange Zeit nach dem Ereignis gefällt, so daß es für eine fortlaufende Statistik der Unfälle eines kürzern Zeitabschnittes gar nicht berücksichtigt werden kann. Oft kann eine Schuld überhaupt nicht festgestellt werden. Nicht nur unvorsichtige Fahrer oder unaufmerksame Passanten, sondern auch glitschige Straßen, mangelhaft beleuchtete Hindernisse etc. können der Grund eines Unfalls sein.

Da die stadtbernische Unfallstatistik auf Unfallberichten beruht, in denen der Hergang zu beschreiben ist, und dies dank der Gewissenhaftigkeit der Berichterstatter auch regelmäßig und ausführlich geschieht, so läßt sich daraus immerhin ein Bild über die Verschuldungsfrage gewinnen. Dieses Bild ist von subjektiven Urteilen der berichtserstellenden Organe natürlich nicht ganz frei, gibt aber gleichwohl wertvolle Anhaltspunkte für die Aufklärung und die Unfall-Bekämpfung.

Die 590 Unfälle des Jahres 1927 gliedern sich nach dem Verschulden, wie es aus den Unfallberichten hervorgeht, wie folgt:

Verschulden	Zusammenstöße	An- u. überfahren von Fußgängern	Anprall etc. mit Fahrz.	Ausgleit. etc. von Fußgäng.	überhaupt
Unvorsichtiges Fahren	254	33	32	—	319
Unvorsichtiges Fahren u. Fahrzeug-Defekt	4	4	2	—	10
Unvorsichtiges Fahren und Zustand der Straße	20	4	2	—	26
Unvorsichtiges Fahren und unvorsichtige Fußgänger	—	6	—	—	6
Betrunkenheit	7	3	12	3	25
Fahrzeug-Defekt	4	—	4	—	8
Zustand der Straße u. Hindernisse	35	3	19	4	61
Unvorsichtige Fußgänger	—	45	—	3	48
Auf- u. Abspringen v. Fahrzeugen	—	—	26	—	26
Drittpersonen	7	1	16	1	25
Zufälligkeiten	23	3	7	3	36
<i>Überhaupt</i>	<i>354</i>	<i>102</i>	<i>120</i>	<i>14</i>	<i>590</i>

Weitaus an erster Stelle wird als Unfallursache *unvorsichtiges Fahren* angegeben. 361 Mal, d. h. in 61 % aller Fälle wurde die ganze oder ein Teil der Schuld der Unvorsichtigkeit des Fahrzeuglenkers beigemessen; wovon in 319 Fällen *ausschließlich* diese Unvorsichtigkeit den Unfall herbeiführte. Außerdem ereigneten sich 25 Unfälle infolge *Betrunkenheit*. *Unvorsichtigkeit eines Fußgängers* war in 48 Fällen der ausschließliche Grund des Unfalls und 26 Unfälle ereigneten sich durch *Auf- und Abspringen von Fahrzeugen*. Man darf also wohl sagen, daß 418 (319 + 25 + 48 + 26) d. h. 71 % aller Unfälle hätten vermieden werden können, wenn die Betreffenden mehr Vorsicht hätten walten lassen. Auch die acht Unfälle, die *Fahrzeug-Defekten* zuzuschreiben sind (versagende Bremsen usw.), müssen im Grunde genommen auf das Konto „Unvorsichtigkeit“ gebucht werden.

Als zweithäufigster Unfallgrund kommt der *Zustand der Straße* (Eis, Nässe, glatte Tramschienen etc.) oder *Hindernisse und Unübersichtlichkeit* in Frage. In 61 Fällen war dies die ausschließliche Unfallursache und 26 Mal wurde sie mit Unvorsichtigkeit des Fahrers zusammen genannt. Recht häufig, nämlich 25 Mal waren auch *Drittpersonen* die Unfall-Verursacher: Verschiedentlich wurden von Mutwilligen die Bremsen stehender Fahrzeuge gelöst etc; vor allem aber gaben laufen gelassene Hunde, die Velofahrer anrannten oder Autos belästigten, Anlaß zu Unfällen. In 36 Fällen waren lediglich mißliche *Zufälligkeiten* die Ursache, ohne daß einem Beteiligten dabei eine Schuld zugeschoben werden konnte.

Diese Zahlen, wenn sie teilweise, wie erwähnt, vielleicht auch statistisch nicht ganz einwandfrei und objektiv sein mögen, zeigen mit erschreckender Deutlichkeit, daß der größte Teil aller Unfälle vermieden werden könnte, wenn sowohl Fahrer als Fußgänger weniger sorglos

wären, und auch die zuständigen Behörden auf schlechten Zustand der Straße, unübersichtliche Hindernisse etc. ein noch wachsameres Auge hätten.

Strafanzeige wurde bei 248 Unfällen, d. h. bei 42 %, gegen einen odere mehrere Fahrzeuglenker eingereicht und zwar:

	Unfälle überhaupt	Davon absolut	Strafanzeigen in %
Zusammenstöße.....	354	173	48,9
An- bzw. Überfahren von Fußgängern	102	43	42,2
Anprall etc. von Fahrzeugen	120	32	26,7

Über die Erledigung der Strafanzeigen gibt die Statistik des Jahres 1927 noch nicht Auskunft; sie soll aber in dieser Richtung noch ausgebaut werden, so daß das Amt in Zukunft auch hierüber wird Bericht erstatten können.

IV. Zeit und Ort der Unfälle.

1. Unfallzeit.

Die Unfallhäufigkeit steht in unverkennbarem Zusammenhang mit der *Jahreszeit*. In den einzelnen Vierteljahren wurden an Unfällen gemeldet:

	1927 überhaupt	Davon polizei- liche Meldungen	1926 Polizeiliche Meldungen
1. Vierteljahr	82	68	79
2. „	187	167	131
3. „	175	170	139
4. „	146	119	120
	<u>590</u>	<u>524</u>	<u>469</u>

Im Jahre 1927 war die Unfallhäufigkeit im Sommer rund doppelt so groß wie im Winter. Die Monate, in denen sich am wenigsten Unfälle (17—19) ereigneten, waren sowohl 1926 als 1927 Januar und Februar; am meisten Unfälle wurden 1927 im Mai (66), und 1926 im September (51) gemeldet. Vom April bis zum Oktober kamen in beiden Jahren 40 bis 60 Unfälle vor; mit Eintritt des Winters ging ihre Zahl wieder zurück. Diese Abnahme im Spätherbst ist wohl ausnahmslos dem Zurückziehen eines großen Teils der Motorfahrzeuge und der Fahrräder aus dem Verkehr, und die entsprechende Zunahme im Frühling der Wiederaufnahme des Verkehrs mit denselben zuzuschreiben. Gemessen an der Zahl der verkehrenden Fahrzeuge jedoch, ist zweifellos die Unfallhäufigkeit im Herbst und Winter *größer* als im Frühjahr und Sommer, da Laub, Nebel, Schnee, gefrorene Straße usw. häufiger Anlaß zu Unfällen geben. Darauf weist auch die Unfallhäufigkeit der Straßenbahnen hin (vgl. S. 10), die im Herbst und Winter in gleicher Weise verkehren wie im Frühjahr und Sommer und dementsprechend im Winter mehr Unfälle verzeichnen.