Zeitschrift: Beiträge zur Statistik der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: - (1938)
Heft: 23

Artikel: Zwölf Jahre Berner Verkehrsunfallstatistik
Autor: [s.n.]
Kapitel: 1: Zahl der Strassenverkehrsunfälle
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847271

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

1. ZAHL DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE.

In den 12 Jahren 1926—37 wurden im Gebiet der Stadt Bern im ganzen 8415 Strassenverkehrsunfälle gemeldet. Das macht durchschnittlich 2 Unfälle pro Tag. Ueber die Verteilung der Unfälle auf die einzelnen Jahre und Vierteljahre gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Unfälle im Strassenverkehr Berns

Jahr	überhaupt	1.	2.	3.	4.
		absolut			
			Vierteljahr		
1926	505	87	144	149	125
1927	577	78	185	172	142
1928	739	121	197	247	174
1929	635	103	185	176	171
1930	666	95	187	205	179
1931	561	65	157	184	155
1932	575	76	136	173	190
1933	894	124	257	280	233
1934	925	141	253	299	232
1935	820	128	232	244	216
1936	736	133	190	221	192
1937	782	145	219	238	180
Zusammen	8 415	1 296	2 342	2 588	2 189
		in %			
1926	100,0	17,2	28,5	29,5	24,8
1927	100,0	13,5	32,1	29,8	24,6
1928	100,0	16,4	26,7	33,4	23,5
1929	100,0	16,2	29,2	27,7	26,9
1930	100,0	14,2	28,1	30,8	26,9
1931	100,0	11,6	28,0	32,8	27,6
1932	100,0	13,2	23,7	30,1	33,0
1933	100,0	13,9	28,7	31,3	26,1
1934	100,0	15,2	27,4	32,3	25,1
1935	100,0	15,6	28,3	29,8	26,3
1936	100,0	18,1	25,8	30,0	26,1
1937	100,0	18,6	28,0	30,4	23,0
Zusammen	100,0	15,4	27,8	30,8	26,0

Das unfallärmste Vierteljahr ist immer das erste. In den 12 Jahren 1926—37 betrug die Zahl der Unfälle im Strassenverkehr in den ersten drei Monaten 15,4 % aller Unfälle. Die meisten Unfälle entfallen im Durchschnitt der zwölf Jahre auf das dritte Vierteljahr, das in der Regel den stärksten Verkehr hat. In diesem Abschnitt ereigneten sich 30,8 % aller Unfälle. In den Jahren 1927 und 1929 fiel das Maximum nicht in das dritte, sondern in das zweite Quartal des Jahres. Das vierte Vierteljahr verzeichnet wiederum etwas weniger Unfälle, nämlich 26,0 %. Nur im Jahre 1932 war das vierte Quartal das unfallreichste.

Dieser jahreszeitliche Verlauf der Strassenverkehrsunfälle ist als typisch anzusehen und findet in dem gesteigerten Verkehr in den Sommermonaten seine natürliche Erklärung.

Geradezu beängstigend war die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle in den Jahren 1933 und 1934. Von 575 im Jahre 1932 sind sie auf 894 im Jahre 1933 und 925 im Jahre 1934 angestiegen. In den drei Jahren 1933—1935 ist selten ein Tag vorübergegangen, an dem sich nicht mehrere Unfälle im Strassenverkehr ereignet hätten.

Wo mögen die Ursachen dieser Zunahme liegen? Am 1. Januar 1933 sind bekanntlich für das ganze Gebiet der Schweiz geltende Verkehrsvorschriften, vorab das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr mit der dazu gehörigen Vollziehungsverordnung, der Verordnung über die Strassensignalisation und ferner die für den Kanton Bern aufgestellte Verordnung über den Fuhrwerkverkehr und die Strassenpolizei in Kraft getreten. Zweck dieser Neuregelung war, den stark angewachsenen Strassenverkehr in geordnete Bahnen zu lenken und die Unfallgefahr auf der Strasse herabzumindern. Der Gesetzgeber glaubte dies u. a. durch die vollständige Aufhebung der bisher bestandenen Geschwindigkeitsgrenzen und durch einen Mahnruf an das Verantwortungsbewusstsein der Fahrzeuglenker zu erzielen. Dieser wurde in die Formel gekleidet:

> „Der Führer soll sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen."

Ueber die Auswirkung der gesetzlichen Neuregelung des Strassenverkehrs auf die Unfallsicherheit in Bern kann sich der Leser an Hand des gebotenen Zahlenmaterials über die Verkehrsunfälle leicht selbst ein Urteil bilden.

„Die Fahrzeuglenker", heisst es im Verwaltungsbericht der städt. Polizeidirektion für das Jahr 1933, „müssen sich darüber sehr im klaren sein, dass die Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenzen nicht zu Rück-

sichtslosigkeiten berechtigt. Diese wirken sich ganz besonders an Strassenkreuzungen und -gabelungen verhängnisvoll aus. Die Statistik spricht hier deutlich und weist darauf hin, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen wieder kommen müssen, wenn nicht vernünftiger gefahren wird. Eine grosse Zahl der Verkehrsunfälle ist allerdings nicht auf das Konto der Fahrer zu buchen, sondern hat Unachtsamkeit und Sorglosigkeit anderer Strassenbenützer zur Ursache."

„Im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen hatten die Organe der Verkehrspolizei für das Jahr 1933 die Weisung, zur besseren Einführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen im Strassenverkehr vorab belehrend und aufklärend zu wirken. Es hat sich jedoch gezeigt, dass im allgemeinen diese vorbeugende Tätigkeit nicht merkliche Erfolge zeigte. Gegen Jahresende sind daher in vermehrtem Masse Strafanzeigen eingereicht worden. Das ganze Jahr hindurch sind periodisch belehrende Einsendungen in der Tagespresse erfolgt, insbesondere über die wichtigeren Verkehrsunfälle. Im letzten Vierteljahr 1933 sind sodann systematisch Publikationen im amtlichen Teil des Anzeigers für die Stadt Bern und in der Tagespresse erschienen, um die Strassenbenützer auf die gesetzlichen Bestimmungen erneut aufmerksam zu machen."

Die starke Zunahme der Verkehrsunfälle hat die für die Verkehrsregelung in unserer Stadt verantwortliche Polizeidirektion sofort veranlasst einzuschreiten. Als erste Schweizerstadt schuf Bern im Jahre 1932 innerhalb des Polizeikorps eine besondere, aus 17 Mann bestehende motorisierte Verkehrswache, der die ausschliessliche Ueberwachung und Regelung des Strassenverkehrs und die ständige Kontrolle der Verkehrsfahrzeuge, sowie die Behandlung der Verkehrsunfälle und der damit zusammenhängenden Strafverfügungen übertragen wurde. Die guten Erfahrungen, die in Bern mit der Bildung einer besonderen Verkehrswache gemacht wurden, haben dazu geführt, dass in letzter Zeit auch andere grössere Schweizerstädte solche Verkehrswachen innerhalb ihres Polizeikorps gebildet haben. Mit der Schaffung dieser Institution waren erst die Voraussetzungen für eine schärfere Handhabung der Verkehrsvorschriften gegeben. Wir lesen im Verwaltungsbericht der städtischen Polizeidirektion für das Jahr 1934:

> „Im Gegensatz zum Jahre 1933, wo im Hinblick auf das neue Motorfahrzeuggesetz (MFG) die Tätigkeit der Verkehrspolizei sich vorwiegend belehrend und verwarnend auswirkte, wurde im Jahre 1934 in stark vermehrtem Umfange mit Strafanzeigen im Strassenverkehr Ordnung zu schaffen versucht. Es zeigt sich auch in jüngster Zeit bei den kantonalen und eidgenössischen Gerichtsbehörden eine Tendenz der Strafverschärfung in der Beurteilung von Verkehrs-

unfällen, so dass auch nach dieser Richtung hin die polizeiliche Verkehrsüberwachung bessern Schutz findet als früher. In 95 % der Fälle sind gegen die Verursacher von Verkehrsunfällen Strafanzeigen eingereicht worden. Im Hinblick auf das Verfahren zum Entzug des Führerausweises sind in allen Fällen, bei denen Motorfahrzeugführer beteiligt waren, Kopien der Strafanzeigen an die Administrativbehörde überwiesen worden. Es ist bedauerlich, feststellen zu müssen, dass die Unfälle immer noch zunehmen und dass namentlich der Alkohol nach wie vor bei den Unfällen eine erhebliche Rolle spielt."

In der richtigen Erkenntnis, dass an den Verkehrsunfällen nicht immer nur die Fahrzeuglenker, sondern öfters auch die Fussgänger schuld sind, gesellten sich im Verlaufe des Jahres 1935 zu den bisherigen Massnahmen gegen die Verkehrsunfälle zwei weitere: Der Verkehrsunterricht in den Schulen und die Verkehrserziehungswoche. Die städtische Polizeidirektion berichtet darüber in ihrem Verwaltungsbericht für das Jahr 1935:

„Vom 21. bis 28. September 1935 wurde eine Verkehrserziehungswoche durchgeführt. Durch öffentliche Bekanntmachungen in der Presse und auf Plakaten wurden die Strassenbenützer zur Verkehrsdisziplin ermahnt. Durch Vorführung von Verkehrsfilmen und Abhaltung von Vorträgen wurde das Interesse zur Förderung eines geordneten Strassenverkehrs zu heben gesucht. Die durch Zuteilung geeigneter Mannschaften wesentlich verstärkte Verkehrspolizei führte im Strassenverkehr systematisch eine strenge Kontrolle durch und wirkte durch Belehrungen und Ermahnungen erzieherisch. Die Verkehrserziehungswoche, die unter dem Motto ‚Mehr Verkehrssicherheit, Kampf dem Strassenlärm!' durchgeführt wurde, zeitigte ein gutes Ergebnis, was von Publikum und Presse auch anerkannt wurde. Vor allem konnte der Strassenlärm durch die Einführung des Hupverbotes auf ein erträgliches Mass herabgemindert werden.

Im Laufe des Sommers wurde mit dem Verkehrsunterricht in den Schulen begonnen; dieser dauerte bis Herbst 1935. In sämtlichen öffentlichen und privaten Schulen der Stadt sind während 60 halben Tagen rund 10 000 Schüler verkehrspolizeilich unterrichtet worden. Der Unterricht bestand jeweils aus einer Stunde Theorie und einer Stunde praktischer Vorführungen auf der Strasse, was stets drei Mann der Verkehrspolizei nebst Dienstfahrzeugen beanspruchte. Dieser Unterricht hat offensichtlich allgemeinen Anklang gefunden."

Im Jahre 1936 wurde vom 6. bis 13. Juni eine zweite Verkehrserziehungswoche durchgeführt. Nach dem Berichte der Polizeidirektion

nahm auch diese einen sehr befriedigenden Verlauf. Alle Kategorien von Strassenbenützern brachten den polizeilichen Bestrebungen zur Verkehrserziehung vermehrtes Verständnis entgegen, was einen grossen Rückgang der Verwarnungen zur Folge hatte. Es wurden verwarnt:

	1936	1935
Motorfahrzeugführer	321	2 422
Radfahrer	533	1 983
Fussgänger	3 359	13 000

Im Verlaufe der Jahre 1936 und 1937 wurde von der Polizeidirektion die Fernorientierung durch Aufstellen von Lichtsignalen und beleuchteten Wegweisern ausgebaut. Zudem wurde eine Anzahl Fussgängerstreifen aus dauerhaftem Material neu erstellt. Ferner wurden Geländer errichtet, weitere Verkehrsspiegel angeschafft, sowie eine ganze Reihe von neuen Strassensignalen aufgestellt. Auf Jahresende 1937 bestanden innerhalb des Gemeindegebietes nicht weniger als insgesamt 560 Gefahren-, Vorschrifts-, Gebots- und Hinweissignale, 12 Verkehrssockel und 19 Verkehrsgeländer.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die neuesten Signalisierungsanlagen beim Käfigturm (dem Betrieb übergeben im August 1937) und Ecke Monbijou-Effingerstrasse (Betriebsübergabe April 1938).

Dank obiger Massnahmen ist die Zahl der Verkehrsunfälle, die in den Jahren 1933 und 1934 mit 894 und 925 einen erschreckend hohen Stand erreicht hatten, auf 820 im Jahre 1935 und 736 im Jahre 1936 zurückgegangen. Im Jahre 1937 ist dagegen wiederum eine leichte Zunahme von 736 auf 782 festzustellen.