

Schlussbemerkungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): - **(1938)**

Heft 23

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

8. SCHLUSSBEMERKUNGEN.

Als wichtigstes Ergebnis dieser Untersuchung über die Strassenverkehrsunfälle in Bern im Zeitraume 1926—37 zeigt sich, dass weitaus die meisten Unfälle hätten vermieden werden können, wenn die Fahrzeugführer vorsichtiger gewesen wären. Entfallen doch von den 5 249 Unfallursachen der Jahre 1934—37 ganze 4 785 oder 91,2 % aller Ursachen auf die Schuld der Fahrzeuglenker. In 220 oder 4,2 % aller Fälle geht die Schuld auf Fussgänger zurück.

Die Zahlenausweise über die Unfallursachen reden eine eindringliche Sprache. Pflicht der Fahrzeuglenker ist es, die Unfallursachen zu erkennen, mehr Verkehrsdisziplin zu üben und die Verkehrsregeln besser zu beachten. Der Kampf gegen die Verkehrsunsicherheit muss in vermehrtem Masse dem Leichtsinn und der Unaufmerksamkeit, der Rücksichtslosigkeit und der sorglosen Gesetzesübertretung gelten. Beachtlich ist, dass von den 1926—37 tödlich verunfallten 142 Personen 78 = 54,9 % und von den 4 985 verletzten Personen deren 3 430 = 68,8 % Fahrzeuginsassen sind. Die Fahrzeuglenker gefährden also vor allem sich selbst und die Mitfahrenden.

Auch der Fussgänger muss sich natürlich gewöhnen, die Strassen-
disziplin mehr als bisher einzuhalten, denn auch er ist häufig an Verkehrsunfällen nicht unbeteiligt.

Die Verkehrsunfallzahlen werden oft mit der gewaltigen Zunahme der Motorfahrzeuge zu verdunkeln versucht, indem geltend gemacht wird, dass sich die Zahl der Unfälle in geringerem Masse als jene der Motorfahrzeuge vermehrt habe. Ein Grund zu besonderer Besorgnis liege daher gar nicht vor! Ein solcher Vergleich hinkt. Er geht von der merkwürdigen Voraussetzung aus, dass zu einer gewissen Anzahl von Motorfahrzeugen notwendig und unweigerlich eine bestimmte Anzahl von Unfällen gehöre, und dass man zufrieden sein müsse, wenn die Zahl der Unfälle nicht in gleichem Masse zunehme, wie die Zahl der Fahrzeuge. Die Vertreter dieser Auffassung finden es offenbar ganz in Ordnung, dass einer bestimmten Anzahl von Motorfahrzeugen auch ein bestimmtes Kontingent von Getöteten und Verletzten zugeordnet sei, wobei die Opfer der Strasse gleichsam als „faux frais“ des modernen Strassenverkehrs hingenommen werden

müssten, mit denen man nun einmal zu rechnen habe. Die Unfallzahlen eines beliebigen Jahres werden herausgegriffen und als „natürlich“ der weiteren Berechnung zugrunde gelegt.

Diese Art, die Verkehrsunfälle zu betrachten, kann nicht scharf genug gezeisselt werden. „Natürliche Unfallziffern“ gibt es nicht, denn der Grossteil aller Verkehrsunfälle geht, wie aus dem in diesem Hefte gebotenen Zahlenmaterial eindeutig hervorgeht, auf menschliches Verschulden, sei es des Fahrzeuglenkers oder, allerdings in der kleineren Zahl der Fälle, des Fussgängers zurück und ist daher vermeidbar.

Ein weiterer oft gehörter Einwand, der ebenfalls dazu angetan ist, die grosse Zahl von Verkehrsunfällen und ihre Zunahme zu verdunkeln, ist der, eine rechte Beurteilung dieser Zahlen müsse von der Zahl der gefahrenen Kilometer ausgehen. Eine Inbeziehungsetzung dieser — so wird geltend gemacht — mit der Zahl der Verkehrsunfälle würde ein Sinken der Unfallziffer ergeben. Abgesehen davon, dass eine Feststellung der von den Fahrzeugen zurückgelegten Fahrkilometern praktisch gar nicht möglich ist, wäre mit einer solchen Messziffer gar nichts gewonnen, indem durch sie kein einziger der z. B. im Zeitraume 1926—37 in Bern erfolgten 8 415 Unfällen mit ihren 142 getöteten und 4 985 verletzten Personen ungeschehen gemacht werden könnte. Oder soll das Spiel mit dem Leben von Hunderten von Menschen so weit getrieben werden, dass man solange als die Zahl der Unfälle auf 100 000 Fahrkilometern nicht zunimmt, sich in Ruhe wiegen soll? Doch wohl nicht!

8 415 Verkehrsunfälle — durchschnittlich täglich 2 — mit 142 getöteten und 4 985 verletzten Personen in einem Zeitraume von 12 Jahren, das sind Zahlen, die schrecken sollten! Die Zahlen verpflichten vor allem die Fahrzeuglenker in stärkerem Masse als es heute der Fall ist, die Gebote der Verkehrssicherheit zu beachten. Aber auch für den Fussgänger gilt dieser Mahnruf. Es kann nicht geleugnet werden, dass die Menge der Fussgänger sich auf der Strasse oft sehr sorglos bewegt. Auch sie müssen sich bei dem sich stets steigenden Verkehr mehr als bisher an die Verkehrsvorschriften halten.

In der Stadt Bern sind in dem Zeitraume, in dem diese Betrachtung steht, Millionen von Franken zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Strassenkorrekturen, Brückenbauten, Aufstellung von Gefahren-, Vorschrift-, Gebot- und Hinweissignalen, Anlage von Fussgängerstreifen und Signalisierungsanlagen usw.) verausgabt worden.

Nicht unerwähnt gelassen seien auch die Bestrebungen der Schuldirektion in Verbindung mit der Verkehrspolizei zur Aufklärung der Schuljugend über die Unfallgefahr im Strassenverkehr und ihre Verhütung.

Mit behördlichen Massnahmen allein, mögen sie noch so umfassend sein, ist es aber nicht getan. Unerlässliche Voraussetzung für eine Herabminderung der Verkehrsunfälle ist: vermehrte Verkehrsdisziplin seitens der Fahrzeugführer und der Fussgänger. Behörden, Fahrer und Fussgänger müssen Hand in Hand arbeiten, und erst dann wird die Verkehrssicherheit auf der Strasse eine grössere und die fast täglichen Meldungen in der Tagespresse über den „Tod auf der Strasse“ werden seltener sein!

