

# Unfälle im Strassenverkehr Berns im 1. Halbjahr 1934

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern**

Band (Jahr): **8 (1934)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-850219>

## **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.

## Unfälle im Straßenverkehr Berns im 1. Halbjahr 1934.

Am 1. Januar 1933 sind bekanntlich für das ganze Gebiet der Schweiz geltende Verkehrsvorschriften, vorab das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr mit der dazugehörigen Vollziehungsverordnung, die Verordnung über die Straßensignalisation und ferner die für den Kanton Bern aufgestellte Verordnung über den Fuhrwerkverkehr und die Straßenpolizei in Kraft getreten.

Zweck der Neuregelung war, den neuzeitlichen, stark angewachsenen Straßenverkehr in geordnetere Bahnen zu lenken und die Unfallgefahr auf der Straße herabzumindern. Als wichtigster Fortschritt wurde in Automobilistenkreisen die Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenzen angesehen. Mit dem neuen Gesetz sind alle schematischen Geschwindigkeitsgrenzen gefallen. Die Verkehrsordnung stellt dabei in allererster Linie auf den guten, sicheren und verantwortungsbewußten Fahrer ab, der dem heutigen Verkehr in allen Teilen gewachsen ist und verlangt lediglich, daß „der Führer sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Straßen- und Verkehrsverhältnissen anpassen muß.“

Wie haben sich nun die gesetzlichen Bestimmungen über den Straßenverkehr, die bereits 1½ Jahre in Kraft sind, eingelebt? Werden die Vorschriften seitens der Fahrzeuglenker und der Fußgänger beachtet, und wie verhält es sich vor allem mit der Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr? Die beste Antwort auf die gestellten Fragen geben die Verkehrsunfallziffern, wie sie vom Statistischen Amt fortlaufend auf Grund der Polizeirapporte ermittelt werden.

Zunächst eine Aufstellung über die Verkehrsunfälle im Straßenverkehr Berns in den ersten Halbjahren 1930 bis 1934:

Monat	Verkehrsunfälle im 1. Halbjahr				
	1930	1931	1932	1933	1934
Januar .....	23	25	20	33	42
Februar .....	32	14	23	35	41
März .....	40	21	33	56	55
April .....	47	47	44	87	70
Mai .....	74	46	44	83	90
Juni .....	62	69	50	87	94
Zusammen	278	222	214	381	392

Die Zahlen bedürfen keines Kommentars! Bei den Unfällen im Straßenverkehr Berns ist seit 1. Januar 1933 — dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Automobilverkehr — eine starke Zunahme zu verzeichnen. Über die Unfallfolgen geben die folgenden Zahlen Auskunft:

	Verunfallte Personen im 1. Halbjahr									
	1930		1931		1932		1933		1934	
	getötet	verletzt	get.	verl.	get.	verl.	get.	verl.	get.	verl.
Männer .....	5	119	4	100	2	92	2	126	4	126
Frauen .....	—	31	1	20	—	29	1	51	2	46
Kinder unter 15 Jahren	—	26	1	20	—	22	1	23	3	37
Zusammen .....	5	176	6	140	2	143	4	200	9	209
Darunter Fußgänger ..	2	49	3	40	—	45	2	75	6	70

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß im 1. Halbjahr 1934 im Straßenverkehr 9 Personen, gegenüber 4 zur gleichen Zeit des Vorjahres und 2 im ersten Halbjahr 1932 getötet wurden. Die Zahl der Verletzten ist von 143 im 1. Halbjahr 1932 auf 200 und 209 in den ersten Halbjahren 1933 und 1934 angestiegen. Im 1. Halbjahr 1934 ereigneten sich nicht weniger als 40 Kinderunfälle, wovon 3 tödlich verliefen.

In der überwiegenden Mehrzahl handelt es sich bei den Verkehrsunfällen um Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen. In weitem Abstand folgen an zweiter Stelle die Unfälle, bei denen Fußgänger von einem Fahrzeug angefahren oder überfahren wurden.

Unfallart	Unfälle im 1. Halbjahr				
	1930	1931	1932	1933	1934
Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen .....	174	154	130	247	240
Anprall an feststehende Objekte .....	24	9	23	27	32
Anprall an stationierte Fahrzeuge .....	1	1	—	14	12
Umsturz von Fahrzeugen .....	3	4	—	2	7
An- oder Überfahren von Tieren .....	4	1	1	—	5
An- oder Überfahren von Fußgängern .....	50	40	39	75	75
Sturz von Personen aus Fahrzeugen .....	22	13	21	16	21
Unfälle zusammen .....	278	222	214	381	392

Ein Blick in die folgende Zusammenstellung, worin die beteiligten Fahrzeuge ausgewiesen sind, zeigt, daß die Personenautos und die Fahrräder weitaus an erster Stelle stehen.

Fahrzeug	1930	Beteiligte im 1. Halbjahr			1934
		1931	1932	1933	
Eisenbahnen .....	—	—	—	2	—
Straßenbahnen .....	24	25	17	36	37
Autobusse .....	4	8	8	15	12
Personenautos .....	199	143	137	311	280
Lastautos .....	61	67	58	84	96
Traktoren .....	—	—	—	1	—
Motorräder .....	58	47	42	49	63
Fahrräder .....	90	80	65	136	155
Pferdegespanne .....	11	8	13	13	10
Handwagen usw. ....	7	1	5	6	3
<b>Fahrzeuge überhaupt .....</b>	<b>454</b>	<b>379</b>	<b>345</b>	<b>653</b>	<b>656</b>
<b>Fußgänger .....</b>	<b>51</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>77</b>	<b>76</b>

Wer verschuldete die Verkehrsunfälle: 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 berichterstattenden 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 usw. 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 berichterstattenden Organe natürlich nicht ganz frei, gibt aber gleichwohl wertvolle Anhaltspunkte für die Aufklärung und die Unfall-Bekämpfung.

In der folgenden Zusammenstellung sind die 392 Verkehrsunfälle des 1. Halbjahres 1934 nach dem Verschulden ausgezählt:

Ursache	Zu- sam- men- stöße	Anprall usw.	Ab- sprung Sturz aus Fahr- zeugen	Über- fahren von Fuß- gängern	Unfälle über- haupt
1. beim Fahrzeug .....	—	1	—	—	1
2. beim Führer .....	300	46	11	51	408
a) Unzweckmäßige Benützung ...	7	—	—	2	9
b) Unvors. od. zu schnelles Fahren	148	39	7	44	238
c) Linksfahren .....	8	—	—	1	9
d) Schneiden der Kurve .....	17	1	—	—	18
e) Falsches und unzulässiges Über- holen .....	34	1	—	2	37
f) Unterlassung der Signale .....	17	—	—	—	17
g) Nichtbeachten der Signale .....	9	—	1	—	10
h) Betrunkenheit .....	5	5	3	1	14
i) Gebrechen oder geistige Mängel	—	—	—	—	—
k) Nicht Vortrittlassen .....	55	—	—	1	56
3. beim Mitfahrer .....	—	—	6	—	6
4. beim Fußgänger .....	1	—	—	28	29
5. Zustand der Straße usw. ....	2	2	1	—	5
6. Zufälligkeiten .....	3	7	4	—	14
7. Unbestimmte Ursachen .....	—	—	—	1	1
Ursachen zusammen .....	306	56	22	80	464
Unfälle zusammen .....	240	56	21	75	392

Weitaus an erster Stelle wird als Unfallursache unvorsichtiges oder zu schnelles Fahren angegeben. 238 mal wurde die ganze oder ein Teil der Schuld der Unvorsichtigkeit des Fahrzeuglenkers beigemessen. Außerdem ereigneten sich 56 Unfälle wegen „nicht Vortrittlassen“, in 37 Fällen war als Grund unzulässiges Überholen angegeben und in 14 Fällen Betrunkenheit. Unvorsichtigkeit eines Fußgängers war in 29 Fällen der Grund des Unfalls. Man darf also wohl sagen, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl der Unfälle hätte vermieden werden können, wenn die Fahrzeuglenker, entsprechend der ihnen durch die neue Verkehrsordnung gewährten Erleichterungen mehr Selbstverantwortung gezeigt und mehr Vorsicht hätten walten lassen.