

**Zeitschrift:** Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern  
**Herausgeber:** Statistisches Amt der Stadt Bern  
**Band:** 23 (1949)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Die Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Bern im Jahre 1949  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-850055>

### **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:** 22.05.2025

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

# **Die Straßenverkehrsunfälle in der Stadt Bern im Jahre 1949**

## **INHALT**

- 1. DIE ZAHL DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE**
- 2. DIE UNFALLURSACHEN**
- 3. DIE ART DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE**
- 4. DIE VERUNFALLTEN PERSONEN UND DIE BETEILIGTEN  
FAHRZEUGE**
- 5. UNFALLZEIT UND UNFALLORT**



## 1. Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle

Im Jahre 1949 ereigneten sich in der Stadt Bern 1034 polizeilich gemeldete Straßenverkehrsunfälle gegen 1038 im Vorjahr und 1016 im Jahre 1947. Das sind Mindestzahlen, weil sich erfahrungsgemäß immer eine nicht unbedeutende Anzahl Verkehrsunfälle ereignet (meist mit geringem Sachschaden), die nicht zur Kenntnis der Polizei gelangt. Solange das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 nicht in dem Sinne revidiert wird, daß für sämtliche Straßenverkehrsunfälle, gleichgültig ob mit Personen- oder nur Sachschaden, die Anzeigepflicht vorgeschrieben wird, ist eine restlose Erfassung aller Unfälle nicht durchführbar. Vom Gesichtspunkt einer systematischen Bekämpfung der Unfallgefahren aus bedeutet das Fehlen einer solchen gesetzlichen Vorschrift einen sehr bedauerlichen Mangel.

Nimmt man jedoch an, daß sich das Verhältnis zwischen den angezeigten und nicht angezeigten Unfällen jedes Jahr im gleichen Rahmen bewegt, so läßt sich aus den vorstehenden Unfallzahlen eine gewisse Stabilität für die Jahre 1947—1949 feststellen. Diese Feststellung ist um so erfreulicher, als die Zahl der Motorfahrzeuge und Fahrräder auch in unserer Stadt in ständigem Zunehmen begriffen ist: So hat sich von 1947 bis 1949 der Motorfahrzeugbestand von 5706 auf 7877, d. h. um 2171 oder 38,0% und der Fahrradbestand von 52 117 auf 53 715, also um 1598 oder 3,1% vergrößert.

Da an den Verkehrsunfällen in der Stadt Bern nicht nur stadtbernische Fahrzeuge, sondern in einem bedeutenden Maße auch solche von auswärts beteiligt sind, wirkt sich die überall festzustellende Vermehrung der Motorfahrzeuge auch in der Stadt Bern aus, indem dadurch die Verkehrsadern unserer Stadt immer stärker beansprucht werden. Seit dem Jahre 1947 hat z. B. im Kanton Bern die Zahl der Motorfahrzeuge um 8913 (38,0%) und in der ganzen Schweiz um 65 875 (43,0%) zugenommen.

Zur Beurteilung des Straßenverkehrs und der Unfallgefahr ist ferner die Kenntnis der Zahl der in die Schweiz eingereisten ausländischen Motorfahrzeuge von Bedeutung. Diese Zahl (ohne Berücksichtigung des Grenzverkehrs) ist von 238 179 im Jahre 1947 auf 522 761 oder um 284 582 (119,5%) angestiegen. Um so beachtlicher ist es, daß trotz Vermehrung der Straßenfahrzeuge und der dadurch entstandenen Steigerung der Unfallgefahren, die Zahl der Unfälle stationär geblieben ist. Die von unserer

Verkehrspolizei ergriffenen Maßnahmen (Einführung des Einbahn-, Kreisel- und „go and stop“-Verkehrs, Verkehrserziehungswochen, Verkehrsunterricht in den Schulen, bauliche Veränderungen bei gefährlichen Straßenkreuzungen usw.) sowie die wertvolle Aufklärung der Straßenbenützer durch die Presse sind somit nicht ohne Erfolg geblieben.

## 2. Die Unfallursachen

Neben der Feststellung der Zahl der Unfälle ist die Ermittlung der Unfallursachen eine weitere Aufgabe der Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Die 1034 Unfälle des Jahres 1949 sind auf insgesamt 1316 Ursachen zurückzuführen, wobei zu berücksichtigen ist, daß bei einem und demselben Unfall mehrere Ursachen zusammenwirken können. Nicht weniger als 1150 (87,4%) Unfallursachen entfallen auf Fahrzeugführer, während in 81 (6,2%) Fällen der Unfall vom Fußgänger verschuldet oder mitverschuldet wurde. Die Ursachen der übrigen 85 (6,4%) Unfälle sind: Verschulden des Mitfahrers (8), Fahrzeugdefekte (14), schlechte Straßen- und Witterungsverhältnisse (28), andere und unbestimmte Ursachen (35).

Nach ihrer Art verteilen sich die Verfehlungen der Fahrzeugführer wie folgt:

|                                           | absolut    | in %        |
|-------------------------------------------|------------|-------------|
| Unachtsamkeit .....                       | 371        | 32,3        |
| Unbeherrschtes Fahren .....               | 196        | 17,0        |
| Betrunkenheit .....                       | 68         | 5,9         |
| Unzulässiges Vorfahren und Einbiegen ...  | 128        | 11,1        |
| Nichtgewährung des Vortrittsrechtes ..... | 217        | 18,9        |
| Fahren auf falscher Straßenseite .....    | 58         | 5,0         |
| Andere Ursachen .....                     | 112        | 9,8         |
|                                           | <hr/> 1150 | <hr/> 100,0 |

Es bedarf keines Späherblickes, um auf Grund der vorstehenden Ausweise festzustellen, daß die Mehrzahl der Unfälle hätte vermieden werden können, wenn Fahrzeugführer und Fußgänger eine größere Vorsicht an den Tag gelegt hätten.

Eine Frage drängt sich bei der Betrachtung der Unfallursachen noch auf: in welchem Ausmaße wurden die Unfälle durch auswärtige Fahrzeugführer verursacht? Beinahe die Hälfte (48,9%) der unfallverursachenden Motorfahrzeugführer hatten ihren Wohnsitz auswärts, und zwar 296 (48,8%) Automobilisten und 41 (49,4%) Motorradfahrer. Von den schuldigen auswärtigen Motorfahrzeugführern stammten 16 (2,6%) aus dem Ausland.

### 3. Die Art der Straßenverkehrsunfälle

Die Zusammenstellung der 1034 Unfälle des Jahres 1949 nach der Unfallart ergibt folgendes Bild:

|                                                    | absolut | in %  |
|----------------------------------------------------|---------|-------|
| 1. Zusammenstöße .....                             | 660     | 63,8  |
| davon:                                             |         |       |
| zwischen Auto und Auto .....                       | 253     | 24,5  |
| zwischen Auto und Motorrad .....                   | 61      | 5,9   |
| zwischen Auto und Fahrrad .....                    | 187     | 18,1  |
| zwischen Auto und Straßenbahnzug .....             | 53      | 5,1   |
| zwischen Fahrrad und Fahrrad .....                 | 55      | 5,3   |
| übrige Zusammenstöße .....                         | 51      | 4,9   |
| 2. Anprall an feststehende Objekte .....           | 50      | 4,8   |
| 3. Anprall an stationierte Fahrzeuge .....         | 66      | 6,4   |
| 4. Umstürzen von Fahrzeugen .....                  | 4       | 0,4   |
| 5. An- oder Überfahren von Tieren .....            | 4       | 0,4   |
| 6. An- oder Überfahren von Fußgängern .....        | 159     | 15,4  |
| 7. Absprung oder Sturz von Personen aus Fahrzeugen | 87      | 8,4   |
| 8. Übrige Unfälle .....                            | 4       | 0,4   |
| Zusammen                                           | 1034    | 100,0 |

Unter den insgesamt 1034 Unfällen überwiegen die Zusammenstöße von Fahrzeugen mit fast  $\frac{2}{3}$  (63,8%) aller Fälle. In zweiter Linie ist das An- oder Überfahren von Fußgängern mit etwas weniger als  $\frac{1}{6}$  (15,4%) aller Unfälle zu nennen. Es folgen Absprung oder Sturz von Personen aus Fahrzeugen mit 8,4% und Anprall an stationierte Fahrzeuge sowie an feststehende Objekte mit 6,4 bzw. 4,8%. Alle andern Unfallarten machen zusammen nur 1,2% aller Fälle aus.

### 4. Die verunfallten Personen und die beteiligten Fahrzeuge

Bei etwas mehr als der Hälfte ( $537 = 51,9\%$ ) der 1034 Unfälle kamen Personen zu Schaden, wobei 11 (9 Männer und 2 Frauen) getötet und 607 (344 Männer, 180 Frauen und 83 Kinder unter 15 Jahren) verletzt wurden. Von den 11 getöteten Personen waren 3 Fahrzeugführer, 1 Mitfahrer und 7 Fußgänger (5 Männer, 2 Frauen). Die 607 Verletzten verteilen sich wie folgt: 386 Fahrzeugführer, 64 Mitfahrer und 157 Fußgänger (45 Männer, 62 Frauen und 50 Kinder).

Nach den Schätzungen der Polizeiorgane entstand ein Sachschaden von rund 410 000 Franken.

Die Radfahrer sind bei Unfällen aus naheliegenden Gründen mehr gefährdet als die übrigen Fahrzeugführer. Unter den 386 verunfallten Fahrzeugführern stehen sie mit 2 Getöteten und 307 Verletzten an erster Stelle. Den zweiten Platz nehmen die Motorradfahrer mit 49 Verletzten ein, während die Zahl der verletzten Autoführer 25, jene der übrigen Fahrzeugführer 5 beträgt.

Nach der Art der mitbenützten Fahrzeuge entfallen auf Straßenbahnzüge 1 getöteter und 4 verletzte Mitfahrer, auf Autos 48, auf Motorräder 7, auf Fahrräder 5 Verletzte.

Die Gefährdung der Fußgänger durch die einzelnen Fahrzeugarten: Je 1 Fußgänger wurde durch Straßenbahn, Motorrad, Fahrrad und Pferdengespann, 3 wurden durch Personenautos getötet; verletzt wurden 8 Personen durch Straßenbahnzüge, 47 durch Autos, 16 durch Motorräder, 82 durch Fahrräder und 4 durch Pferdengespanne. Das Fahrrad erwies sich als das für den Fußgänger gefährlichste Fahrzeug, indem etwas mehr als die Hälfte ( $83 = 50,6\%$ ) der verunfallten 164 Personen durch Fahrräder an- oder überfahren wurden. Von den Kindern unter 15 Jahren wurden 1 durch die Straßenbahn, 21 durch Autos, 3 durch Motorräder, 23 durch Fahrräder und 2 durch Pferdengespanne verletzt.

An den 1034 (1948: 1038) Unfällen des Jahres 1949 waren insgesamt 1712 (1730) Fahrzeuge beteiligt, und zwar 75 (93) Straßenbahnzüge, 48 (36) Autocars und Autobusse, 755 (697) Personenautos, 180 (218) Last- und Lieferungswagen, 4 (3) Traktoren, 125 (123) Motorräder, 505 (514) Fahrräder und 20 (46) andere Fahrzeuge.

## 5. Unfallzeit und Unfallort

Die Verteilung der Unfälle auf die einzelnen Monate ist sehr ungleich, wie die folgenden Zahlen zeigen:

| Monat             | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % | Monat          | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % |
|-------------------|-----------------------------|------|----------------|-----------------------------|------|
| Januar . . . . .  | 35                          | 3,4  | Juli . . . . . | 91                          | 8,8  |
| Februar . . . . . | 57                          | 5,5  | August . . . . | 119                         | 11,5 |
| März . . . . .    | 70                          | 6,7  | September .    | 100                         | 9,7  |
| April . . . . .   | 83                          | 8,0  | Oktober . . .  | 96                          | 9,3  |
| Mai . . . . .     | 101                         | 9,8  | November .     | 85                          | 8,2  |
| Juni . . . . .    | 96                          | 9,3  | Dezember .     | 101                         | 9,8  |

Nach den Wochentagen verteilen sich die Unfälle folgendermaßen:

| Tag                | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % | Tag             | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % |
|--------------------|-----------------------------|------|-----------------|-----------------------------|------|
| Montag . . . . .   | 145                         | 14,0 | Freitag . . . . | 152                         | 14,7 |
| Dienstag . . . . . | 170                         | 16,4 | Samstag . . .   | 191                         | 18,5 |
| Mittwoch . . . . . | 135                         | 13,1 | Sonntag . . .   | 91                          | 8,8  |
| Donnerstag . . . . | 150                         | 14,5 |                 |                             |      |

Die beiden Markttage Dienstag und Samstag zählen nach wie vor die höchste, der verkehrssärmere Sonntag die niedrigste Zahl von Unfällen.

Dem dichteren Verkehr entsprechend, weisen die Mittagsstunden und die Stunden abends nach Arbeitsschluß die höchste Zahl von Unfällen auf; allein in der Zeit von 10—15 und 17—19 Uhr ereigneten sich insgesamt 571 (55,3%) Unfälle. Im einzelnen verteilen sie sich wie folgt:

| Tageszeit       | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % | Tageszeit     | Zahl der Unfälle<br>absolut | in % |
|-----------------|-----------------------------|------|---------------|-----------------------------|------|
| 0— 6 . . . . .  | 32                          | 3,1  | 14—15 . . . . | 86                          | 8,3  |
| 6— 7 . . . . .  | 27                          | 2,6  | 15—16 . . . . | 67                          | 6,5  |
| 7— 8 . . . . .  | 39                          | 3,8  | 16—17 . . . . | 63                          | 6,1  |
| 8— 9 . . . . .  | 40                          | 3,9  | 17—18 . . . . | 93                          | 9,0  |
| 9—10 . . . . .  | 44                          | 4,2  | 18—19 . . . . | 90                          | 8,7  |
| 10—11 . . . . . | 77                          | 7,5  | 19—20 . . . . | 46                          | 4,5  |
| 11—12 . . . . . | 83                          | 8,0  | 20—21 . . . . | 38                          | 3,7  |
| 12—13 . . . . . | 72                          | 7,0  | 21—22 . . . . | 20                          | 1,8  |
| 13—14 . . . . . | 70                          | 6,8  | 22—24 . . . . | 47                          | 4,5  |

Zum Zwecke der Unfallbekämpfung ist es notwendig zu wissen, wo sich die Hauptherde der Unfälle befinden. Daher ist eine Auszählung der Unfälle nach dem Unfallort gegeben. Von den 1034 Unfällen des Jahres 1949 ereigneten sich 378 (36,6%) in der Inneren Stadt, 637 (61,6%) in den Außenquartieren und 19 (1,8%) auf den Brücken. Einprägsam wird das Bild über die Häufigkeit der Unfälle aber erst, wenn sie mit der Straßenlänge des Einzugsgebietes in Beziehung gesetzt werden. Nach Mitteilungen der Baudirektion I (Stadttingenieurbüro) beträgt die Gesamtstraßenlänge der Inneren Stadt 13440 m (4,0%), jene der Außenquartiere (einschließlich Brücken) 324 065 m (96,0%). Auf 1 km entfallen somit in der Inneren Stadt 28 und in den Außenquartieren 2 der zur Kenntnis der Verkehrspolizei gelangten Straßenverkehrsunfälle. Daß die Unfälle in der Inneren Stadt am häufigsten auftreten, ist leicht erklärlich, da infolge der Verdichtung des Verkehrs hier die Gefährdung besonders groß ist.

Als die 10 unfallreichsten Straßen und Plätze erwiesen sich der Bubenbergplatz mit 74, die Laupenstraße mit 47, die Freiburgstraße mit 41, das Bollwerk mit 39, die Bundesgasse mit 36, die Murtenstraße mit 34, die Neubrückstraße mit 29, die Muristraße mit 26, die Spitalgasse mit 25 und die Tiefenaustraße mit 23 Unfällen. Aus der vorstehenden Aufzählung geht hervor, daß auf den Ausfallstraßen Laupen-, Murten-Freiburgstraße, Neubrück-Tiefenaustraße sowie Muristraße die Unfallgefahren ebenso groß sind wie in der Inneren Stadt.

Mögen die Ziffern über die Verkehrsunfälle in unserer Stadt eine Mahnung sein für alle, die es angeht. Fahrzeugführer und Fußgänger mögen sich warnen lassen: Fahrt vorsichtig! Achtet auf die Fahrbahn! Lieber eine Minute später, aber dafür um so sicherer am Ziel sein.