

Zeitschrift: Beiträge zur Statistik der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: - (1928)
Heft: 11

Artikel: Die Verkehrsunfälle in der Stadt Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847281>

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: 02.04.2025

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

Beiträge zur Statistik der Stadt Bern.

Heft 11.

Herausgegeben vom Statistischen Amt.

**Die Verkehrsunfälle
in der Stadt Bern**



Bern 1928

Beiträge zur Statistik der Stadt Bern.

Heft 11.

Herausgegeben vom Statistischen Amt.

**Die Verkehrsunfälle
in der Stadt Bern**



Bern 1928

Begleitwort.

Zu den Zweigen der öffentlichen Statistik, die in der letzten Zeit zu besonderer Bedeutung und Ausbildung gelangt sind, gehört die Verkehrsunfallstatistik. Der Grund liegt in der gewaltigen Zunahme des Automobils als Straßenverkehrsmittel. Hand in Hand damit sind die *Verkehrsunfälle* zu einer leider alltäglichen Erscheinung geworden; sie sind in den Kreis der massenweise auftretenden und damit statistisch verfolgbaren Dinge gerückt. Da es sich dabei um Tatbestände handelt, die für Behörden und Öffentlichkeit genau zu kennen wichtig ist, hat sich die amtliche Statistik, vor allem der Großstadtgemeinden, bald mit ihnen befaßt; so auch in Bern.

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle soll Tatbestand, Ursachen und Folgen zur Darstellung bringen; sie hat die Aufgabe, auch aufklärend und erzieherisch zu wirken. Die vorliegende Arbeit bringt erstmals für die Jahre 1926 und 1927 Aufschlüsse über Zahl und Art der Unfälle und der Beteiligten, ferner über Unfallfolgen und Unfallverschulden und über Zeit und Ort der Unfälle, sie möchte damit den Behörden Grundlagen für eine großzügige, an die Wurzeln der Schäden gelangenden Unfallbekämpfung liefern.

Die Verkehrsunfälle werden von der IV. Abteilung der städt. Polizeidirektion auf einheitlichen, vorgedruckten Rapporten, mitgeteilt. Die gewissenhafte Ausfüllung der Formulare durch die Organe der Verkehrspolizei sei auch an dieser Stelle öffentlich anerkannt und verdankt; ganz besonders sei den Herren Polizeihauptmann Zwicky und Polizeikommissär Müller, die diese Statistik angeregt und deren Einführung tatkräftig unterstützt haben, der wärmste Dank ausgesprochen.

Bern, im Mai 1928.

Statistisches Amt der Stadt Bern:

Dr. Freudiger.

Inhalt.

	Seite
I. Allgemeines	5
II. Zahl und Art der Unfälle und der Beteiligten.	
1. Zahl und Art der Unfälle	8
2. Beteiligte Fahrzeuge und Fußgänger	9
III. Unfall-Folgen und Unfall-Verschulden.	
1. Unfall-Folgen	11
2. Unfall-Verschulden	12
IV. Zeit und Ort der Unfälle.	
1. Unfallzeit	14
2. Unfallort	15
V. Kinder-Unfälle	17
VI. Schlußbemerkungen	19
Stadtplan mit den Verkehrsunfällen 1927.	

I. Allgemeines.

Das Motorfahrzeug ist aus der modernen Wirtschaft nicht mehr wegzudenken; und doch war es, als im Jahre 1857 die erste Lokomotive im Bahnhof Bern einfuhr, noch unbekannt. Auch ein halbes Jahrhundert später, 1907, war die Zahl der Motorfahrzeuge eine noch recht bescheidene; sie betrug damals:

	im Kanton Bern	in der Schweiz
Privatautomobile	286	2276
Lastautomobile	28	326
Motorräder	624	4647
Motorfahrzeuge	938	7249

Seither haben die Motorfahrzeuge stark zugenommen, wie folgende Zahlen veranschaulichen:

Zahl der Motorfahrzeuge	im Kanton Bern		in der Schweiz	
	1914	1926	1914	1926
Privatautomobile ..	539	5 772	5 411	36 070
Lastautomobile	86	1 685	920	11 043
Motorräder	726	3 831	5 504	23 600
Motor-Fahrzeuge überhaupt	1351	11 288	11 835	70 713

Die Zahl der Motorfahrzeuge hat sich in der Schweiz von 1914 bis 1926 versechsfacht, im Kanton Bern sogar verachtacht. Nach einer kürzlich veröffentlichten Zusammenstellung des deutschen statistischen Reichsamts entfiel z. B. in Deutschland im Sommer 1927 auf je 171 Einwohner ein Kraftfahrzeug, in der Schweiz aber schon auf je 75 Einwohner. Wenn sich diese Verbreitung des Automobils mit jener in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo jeder fünfte Einwohner ein Motorfahrzeug besitzt, oder in Australien (jeder sechzehnte), nicht messen läßt, so ist doch zu betonen, daß in der Verbreitung des Automobils, gemessen an der Einwohnerzahl, die Schweiz mit 71 unter den europäischen Ländern bereits an fünfter Stelle steht; übertroffen wird sie nur von Dänemark (auf 42 Einwohner ein Auto), Großbritannien (43), Frankreich (44) und Schweden (61). Eindringlich sprechen diese Zahlen für die Bedeutung der Motorfahrzeuge, und die Vorteile dieser zeitgemäßen Verkehrs- und Transportmittel kommen heute allen Schichten der Bevölkerung zugute.

Mit der Zunahme der Motorfahrzeuge ist die Verkehrsdichtigkeit entsprechend gewachsen und hat auch in der Stadt Bern an vielen Stellen eine verblüffende Höhe erreicht. Nach den Feststellungen der Stadtpolizei passierten z. B. anlässlich einer Stichprobe im letzten Jahr die Amthausgasse im Zeitraum einer Stunde (zwischen 17 und 18 Uhr) nicht weniger als 919 Automobile, die Kornhausbrücke im gleichen

Zeitraum 797 und die Kirchenfeldbrücke 819 Automobile. Angesichts solcher Verkehrszahlen wundert sich wohl niemand darüber, daß auch die *Verkehrsunfälle* nach und nach zu Massenerscheinungen wurden und der Ruf nach Maßnahmen zu ihrer möglichen Verhütung immer lauter erschallte. Alle derartigen Maßnahmen setzen jedoch die Kenntnis von Tatsachen voraus, wie sie nur die Statistik vermitteln kann. Vielerorts wurde denn auch in den letzten Jahren den Verkehrsunfällen von der amtlichen Statistik ein besonderes Interesse zugewendet.

In Bern werden seit November 1925 für alle gemeldeten Verkehrsunfälle einheitliche Unfallberichte zu Händen des statistischen Amtes ausgefertigt, als Grundlage einer Statistik der Verkehrsunfälle. Für das Jahr 1926 wurden die Resultate dieser Statistik vierteljährlich im Stadtanzeiger und in der Tagespresse in Form von kleinen „Mitgeteilt“ veröffentlicht, während seit dem Jahre 1927 die Vierteljahresberichte des Amtes die betreffenden Ausweise regelmäßig enthalten.

Außer Bern nahmen in den letzten Jahren auch die statistischen Ämter der Städte Zürich und Basel die Verkehrsunfallstatistik in ihr Arbeitsprogramm auf. Um für die drei Städte in Zukunft zu einigermaßen vergleichbaren Ergebnissen zu kommen, wurde die Frage der Verkehrsunfallstatistik in einer gemeinsamen Konferenz dieser Ämter am 4. März 1927 in Olten besprochen. Dabei wurden die folgenden Leitsätze aufgestellt:

1. Definition des Begriffs Straßenverkehrsunfall: Als Straßenverkehrsunfälle sind alle Ereignisse auf Straßen und Plätzen zu betrachten, die zufolge der Verkehrsabwicklung zu Personen- oder Sachschaden führen. Zu den Verkehrsunfällen sind speziell auch zu rechnen: Straßenbahnunfälle jeder Art und Fußgängerunfälle, auch wenn kein Fahrzeug beteiligt ist (z. B. Ausgleiten auf dem Trottoir).
2. In die Unfallstatistik sind alle Fälle, die zu Sachschaden führen, ohne Festsetzung einer untern Schadensgrenze, einzubeziehen. Der Betrag des Sachschadens ist in allen Fällen möglichst genau anzugeben.
3. Eine zuverlässige Verkehrsunfallstatistik erfordert die Ausfertigung eines Polizeirapport-Doppels zu Händen der statistischen Bearbeitung.
4. Die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik sind periodisch in geeigneter Weise zu veröffentlichen. In den Städten mit statistischen Ämtern sind die Rapportdoppel monatlich diesen Ämtern zur statistischen Bearbeitung abzuliefern.

Punkt 3 dieser Richtlinien spricht von Polizeirapporten, wie sie in Bern von jeher der Verkehrsunfallstatistik zu Grunde gelegt wurden. Die Stadtpolizei Bern legte schon bei der Einführung der stadtbernischen Statistik das Hauptgewicht darauf, daß diese Meldungen nach dem Rapportsystem und nicht mit Hilfe von Zählblättern, in die die Verkehrspolizisten lediglich Zahlen und Stichwörter eintragen müssen, erfolgen. Zwei Hauptgründe waren es, die die Wahl dieses Systems als vorteil-

haft erscheinen ließen: Erstens ist die Abfassung von Rapporten den Polizeiorganen geläufiger als die Ausfüllung von Zählblättchen, die bereits statistisches Denken voraussetzt, und zweitens bieten diese Rapporte die Möglichkeit einer statistischen Bearbeitung nach einheitlichen Gesichtspunkten, während beim Zählblattverfahren die Gefahr besteht, daß die verschiedenen Verkehrspolizisten Fälle ähnlicher Art verschieden beurteilen. Die *Hauptsache* ist, daß im Rapport der *Hergang des Unfalls möglichst genau beschrieben* wird, so daß der Statistiker daraus die für ihn wichtigen Daten entnehmen und einheitlich zusammenstellen kann. Der Verkehrspolizei Bern ist in dieser Beziehung das beste Zeugnis auszustellen, indem die Unfallberichte stets ausführlich und gewissenhaft abgefaßt sind.

Die Oltener Vereinbarung brachte für die stadtbernische Unfallstatistik zwei geringfügige Änderungen mit sich:

1. Die bis dahin mitgerechneten „Unfälle“ ohne Schaden werden wohl weiter erhoben, jedoch nicht mehr in die Statistik einbezogen.

2. Die Direktion der städtischen Straßenbahnen meldete im Jahre 1926 der Polizeidirektion nur die wichtigeren Verkehrsunfälle; die Meldungen erfolgen seit 1. Januar 1927 direkt an das Statistische Amt, und zwar erfolgen sie für *sämtliche* Unfälle mit Personen- oder Sachschaden, so daß die stadtbernische Statistik der Verkehrsunfälle nunmehr auch die unbedeutenderen Unfälle auf den Straßenbahnen (einschließlich Stadtomnibus) ausweist.

Zur Zeit ist noch nicht genau bekannt, wie weit die aufgestellten Richtlinien in Basel und Zürich im Jahre 1927 bereits verwirklicht werden konnten. Im folgenden wird daher auf einen allgemeinen, zahlenmäßigen Vergleich mit diesen beiden Städten für das Berichtsjahr verzichtet. Für Bern wurden die Unfälle auf der neuen Grundlage für das ganze Jahr 1927 zusammengestellt. Welche Veränderungen dies gegenüber der Statistik für 1926 mit sich brachte, zeigen die folgenden Zahlen:

1926

Von der Polizei gemeldete Verkehrsunfälle	496
Davon ohne Schaden	27
Gemeldete Unfälle mit Schaden	469

1927

Von der Polizei gemeldete Unfälle (mit Schaden)	524
Von den Straßenbahnen gemeldete, kleinere Unfälle	66
	590

Direkt vergleichbar für die beiden Jahre 1926 und 1927 ist also die Zahl der von der Polizei gemeldeten Straßenverkehrsunfälle (mit Schaden), die im Jahre 1926 469, im Jahre 1927 dagegen 524 betrug.

Außer Zürich, Basel und Bern, führte die Stadt St. Gallen auf gleicher Grundlage eine Verkehrsunfallstatistik ein, so daß in Zukunft zwischenörtliche Vergleiche für diese Städte angestellt werden können. Überdies ist zu erwähnen, daß im Verlaufe des Jahres 1927 auch die kantonale Polizeidirektion eine Statistik der Verkehrsunfälle für das übrige Kantonsgebiet, in Anlehnung an die stadtbernische, eingeführt hat, die sich allerdings auf die Unfälle bei denen Motorfahrzeuge beteiligt sind, beschränkt. Auch diese Statistik wird wertvolle Vergleiche mit der stadtbernischen ermöglichen.

Im folgenden werden die Resultate der stadtbernischen Unfallstatistik von 1927, von den für die Praxis wichtigsten Gesichtspunkten aus betrachtet, und, soweit dies möglich ist, mit den für das Jahr 1926 gewonnenen Ergebnissen, verglichen.

II. Zahl und Art der Unfälle und der Beteiligten.

1. Zahl und Art der Unfälle.

In der Stadt Bern ereigneten sich im Jahre 1927 590 Straßenverkehrsunfälle, wobei folgende Unfallarten auseinander zu halten sind:

	Absolut	in %
Zusammenstöße von Fahrzeugen	354	60,0
Anprall, Absprung, Sturz, etc. von Fahrzeugen	120	20,3
An- bzw. Überfahren von Fußgängern	102	17,3
Ausgleiten, Sturz etc. von Fußgängern	14	2,4
	<hr/> 590	<hr/> 100,0

Die Übersicht zeigt, daß am häufigsten Verkehrsunfälle durch *Zusammenstöße* von Fahrzeugen verursacht werden; in Bern entfielen auf diese Gruppe im Jahre 1927 60,0 % (1926: 58,9 %) aller Straßenverkehrsunfälle.

Über die verschiedenen Arten der 354 Zusammenstöße gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Es stießen zusammen:

97	Mal Autos mit Fahrrädern
79	„ Autos unter sich
49	„ Autos mit Straßenbahnen
31	„ Autos mit Motorrädern
21	„ Motorräder mit Fahrrädern
17	„ Pferdegespanne mit Straßenbahnen
15	„ Fahrräder unter sich
13	„ Autos mit Pferdegespannen
7	„ Autos mit Handwagen, Schlitten etc.
7	„ Fahrräder mit Straßenbahnen
6	„ Motorräder mit Straßenbahnen
12	Andere Zusammenstöße

354 Zusammenstöße überhaupt.

Was lehrt diese Zusammenstellung? Zunächst, daß am häufigsten die Zusammenstöße zwischen Autos und Fahrrädern vorkommen; im Jahr 1927 wurden deren in Bern 97 (1926: 109) gemeldet. 79 Mal stießen zwei Automobile zusammen, und 49 Mal Autos mit der Straßenbahn (darunter ein Omnibus). Die Automobile gehen aus diesen Zahlen deutlich als die „Beherrscher“ der Straße hervor; bei 276 Zusammenstößen, d. h. in 78 % aller Fälle, war mindestens eines der beiden Vehikel ein Auto. Alle Arten von Fahrzeugen stießen am häufigsten mit Automobilen zusammen, mit einer Ausnahme, den Pferdegesspannen; diese stießen am häufigsten, nämlich 17 Mal mit *Straßenbahnen* zusammen und nur 13 Mal mit Automobilen. Diese verhältnismäßig häufigen Zusammenstöße zwischen Straßenbahnen und Pferdefuhrwerken sind wohl verständlich, wenn man bedenkt, daß es sich beiderseits um Fahrzeuge handelt, bei denen im allgemeinen nicht die Möglichkeit besteht, bei drohender Gefahr im letzten Moment den Unfall zu vermeiden. Einen Tramwagen anhalten und ein Pferdegesspann, besonders im scharfen Trabe zu stellen, ist schwerer als seinem Auto oder seinem Fahrrad schnell noch eine andere Richtung zu geben. Dabei waren es, wie die Durchsicht der Unfallakten von 1927 zeigte, in erster Linie schwere Fuhrwerke wie Möbelwagen, Brauereifuhrwerke etc. die bei diesen Zusammenstößen beteiligt waren.

Anprall, Absprung und Sturz von Fahrzeugen machten, wie eingangs dieses Abschnittes erwähnt wurde, im Berichtsjahr ein Fünftel aller Verkehrsunfälle aus. Von den 120 derartigen Unfällen wurden betroffen: Automobile 28, Motorräder 12, Fahrräder 31, Pferdefuhrwerke 19, Straßenbahnen 30. Die letzten 30 Unfälle sind zur Hauptsache solche, bei denen Fahrgäste der Straßenbahnen vom fahrenden Wagen sprangen und dabei zu Fall kamen. Auch Stürze vom Motorrad, vom Fahrrad und vom Fuhrwerk kamen ziemlich häufig vor, wogegen Anprall oder Sturz von Automobilen verhältnismäßig seltener waren.

Von den 102 Fahrzeugen, die im Jahre 1927 Fußgänger an- oder überfuhren waren 55 Automobile, 31 Fahrräder, 8 Motorräder, 5 Straßenbahnen und 3 Pferdefuhrwerke. *Fußgängerunfälle infolge Ausgleiten, Sturz usw.*, ohne daß ein Fahrzeug dabei beteiligt war, wurden 14 gemeldet.

Als Hauptergebnis dieses Abschnittes läßt sich festhalten: Fast $\frac{4}{5}$ aller Zusammenstöße im Jahre 1927 waren solche, bei denen das eine Fahrzeug ein *Automobil* war. Bei den erfolgten Zusammenstößen kamen jedoch nicht in erster Linie Automobile, sondern öfter *Fahrräder* zu Schaden; auch bei Unfällen zufolge Sturz und Anprall stehen die *Fahrräder* in vorderster Linie. *Pferdefuhrwerke* stießen auffallend oft mit der *Straßenbahn* zusammen, während für die *Fußgänger* wiederum vor allem die Automobile, dann aber auch die *Fahrräder* eine Hauptgefahr bildeten; ziemlich häufig ereigneten sich auch Stürze von der *Straßenbahn* (Nicht abspringen!).

2. Beteiligte Fahrzeuge und Fussgänger.

Die an den Unfällen des Jahres 1927 beteiligten Fahrzeuge und Fußgänger verglichen mit jenen des Jahres 1926, zeigen folgendes Bild:

Beteiligte	1927		1926
	überhaupt	Davon Meldungen der Polizei	Meldungen der Polizei
Privat-Personenautos	338	324	292
Privat-Lastautos	99	88	107
Omnibusse	4	3	3
Motorräder	86	85	64
Fahrräder	222	219	219
Pferdegespanne	57	46	42
Straßenbahn	118	53	45
Andere Fahrzeuge	12	10	6
<i>Fahrzeuge überhaupt</i>	<i>936</i>	<i>828</i>	<i>778</i>
<i>Fußgänger</i>	<i>127</i>	<i>121</i>	<i>133</i>

Von den im Jahre 1927 an Verkehrsunfällen beteiligten 936 Fahrzeugen waren 47 % Autos, 24 % Fahrräder, 13 % Straßenbahnen, 9 % Motorräder und 7 % Pferdefuhrwerke und andere Fahrzeuge.

Sehr verschieden ist die Unfallbeteiligung zu den verschiedenen Jahreszeiten:

	1. Viertelj.	2. Viertelj.	3. Viertelj.	4. Viertelj.
Automobile	55	142	122	122
Motorräder	6	30	37	13
Fahrräder	19	74	87	42
Straßenbahnen	25	29	20	44
Andere Fahrzeuge	10	22	20	17
<i>Fahrzeuge überhaupt</i> ..	<i>115</i>	<i>297</i>	<i>286</i>	<i>238</i>
<i>Fußgänger</i>	<i>31</i>	<i>37</i>	<i>32</i>	<i>27</i>

Die Fahrräder sind aus naheliegenden Gründen großenteils im Winter nicht im Gebrauch, daher ist auch ihre Unfallbeteiligung im 1. Vierteljahr fast fünf Mal kleiner als im 3. Vierteljahr; nicht ganz so ausgeprägt tritt der Saisoncharakter bei den Motorradunfällen zu Tage. Auch bei den Automobilen stieg die Unfallbeteiligung in den Sommervierteljahre nahezu auf das dreifache des ersten Quartals. Die Straßenbahnen dagegen sind an den Unfällen im Spätherbst und im Winter häufiger beteiligt als im Sommer, da sie mit der gleichen Häufigkeit verkehren und dabei die Unfallgefährdung zufolge Laubfall, vereister Straße usw. erheblich höher ist. Ungefähr die gleichen Beziehungen zwischen Jahreszeit und Unfallbeteiligung stellte auch das Statistische Amt der Stadt Zürich für die dortigen Verkehrsunfälle des Jahres 1926 fest.

Zum Vergleich der Unfallbeteiligung in den Jahren 1926 und 1927 sind nur die durch die Polizei gemeldeten Unfälle zu berücksichtigen, da 1926 die Meldungen der Straßenbahnen noch nicht vollständig waren (vgl. S. 7). Es zeigt sich, daß namentlich die Personenautos und die Motorräder im Jahre 1927 häufiger an Unfällen beteiligt waren als 1926, wogegen die Unfallbeteiligung der Lastautos im Berichtsjahr kleiner war als im Vorjahr; auch Fußgänger wurden von Unfällen weniger häufig betroffen.

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
<i>Überhaupt</i>	<u>260</u>	<u>344</u>

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	}	12
Knochenbruch	23		41
Gehirnerschütterung	14		24
Andere schwere Verletzungen ...	6		6
	45		83

	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 berichtserstattenden 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 wachsames 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
	<hr/> 590	<hr/> 524	<hr/> 469

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.

In Bern ist auch die verschiedene Unfallhäufigkeit an den verschiedenen *Wochentagen* deutlich ausgeprägt:

Im Jahre 1927 ereigneten sich ... Unfälle:

Montag	85	Freitag	98
Dienstag	102	Samstag	101
Mittwoch	80	Sonntag	45
Donnerstag	79		

Am Sonntag, wenn der ganze Geschäftsverkehr außer Betracht fällt, ereignen sich nur ungefähr halb so viele Unfälle wie an den andern Wochentagen, eine Erscheinung, die sowohl für Basel (1925) als auch für Zürich (1926) ebenfalls festgestellt wurde. Unter den Wochentagen stehen Dienstag und Samstag, die beiden Berner Markttage obenan; dies ist ohne weiteres verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß erstens heute Kaufleute, Handwerker und Landwirte, die den Markt beschicken, ihre Waren immer häufiger im Automobil herführen, und daß zweitens der Verkehr in den Straßen zufolge der zahlreichen einkaufenden Marktbesucher viel reger ist als an andern Tagen. Basel, das keinen ausgedehnten Wochenmarkt hat, hat auch keine derartige Unfallhäufung an bestimmten Tagen zu verzeichnen, während sich in Zürich ebenfalls am Markttag, dort ist es der Freitag, am meisten Unfälle ereignen.

Neben den Unterschieden nach der Jahreszeit und nach den Wochentagen, stehen solche nach der *Tageszeit*. Die 590 Unfälle des Jahres 1927 ereigneten sich zeitlich wie folgt:

Stunde	Unfälle	Stunde	Unfälle	Stunde	Unfälle
0—1	6	8—9 ...	17	16—17 ...	42
1—2	1	9—10 ...	30	17—18 ...	59
2—3	4	10—11 ...	36	18—19 ...	51
3—4	5	11—12 ...	48	19—20 ...	21
4—5	2	12—13 ...	45	20—21 ...	20
5—6	2	13—14 ...	47	21—22 ...	11
6—7	14	14—15 ...	44	22—23 ...	7
7—8	22	15—16 ...	41	23—24 ...	15

Die Unfallhäufigkeit zeigt im Laufe des Tages deutlich zwei Spitzen; die eine mittags, die andere abends bei Geschäftsschluß; die Abendspitze ist in Bern wie auch in Zürich deutlicher ausgeprägt als jene am Mittag; dies mag zum Teil auf die schlechtere Beleuchtung, zum Teil vielleicht auch auf größere Ermüdung und dadurch verringerte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker zurückzuführen sein. Auch für Basel wurden für das Jahr 1925 diese Unfallhäufigkeitsspitzen zur Zeit des Stoßverkehrs nachgewiesen, jedoch mit dem Unterschied, daß dort die Tagesstunden von 11 bis 12 Uhr und von 12 bis 13 Uhr die größten Unfallzahlen verzeichnen.

2. Unfall-Ort.

Einen zahlenmäßigen Überblick über den Unfall-Ort zu geben, ist keine dankbare Aufgabe. Am anschaulichsten wirkt ein Verkehrsunfallplan, wie er für die Unfälle des Jahres 1927 dieser Arbeit bei-

gegeben ist. In dem vom Plan umschlossenen Stadtgebiet ereigneten sich 346 von den 590 Unfällen überhaupt; die übrigen verteilten sich auf die weiter außen liegenden Teile der Stadt. Der Plan zeigt deutlich, wie sich die im Weichbild vorgekommenen Unfälle an bestimmten Stellen stark häufen; die große Verkehrsunfallgefahr auf der Kornhausbrücke und bei ihrem unübersichtlichen Brückenausgang Stadttheater-Nägeligasse, fällt z. B. sofort auf. Die im Bau befindliche Lorrainebrücke wird die Kornhausbrücke in dieser Hinsicht entlasten. In der Nähe des Hauptbahnhofes und am Bärenplatz ereignen sich, wie ein Blick auf die Karte zeigt, am meisten Unfälle. Was dabei vor allem zu denken geben muß, sind die vielen Unfälle im Bollwerk, d. h. gerade auf jener Zufahrtsstraße zum Bahnhof, in die der ganze Verkehr von der Lorrainebrücke her einmünden wird.

An den sieben Zusammenstößen in der Marktgasse, waren bei allen die Straßenbahn beteiligt; deutlicher läßt sich wohl die mißliche Linienführung und die Unübersichtlichkeit in der Marktgasse nicht illustrieren, besonders wenn man sich daneben vergegenwärtigt, daß sich in der anschließenden, aber umgebauten Spitalgasse während des ganzen Jahres kein einziger Zusammenstoß ereignete.

Wie sich die Unfälle auf die innere Stadt und die Außenquartiere im Jahre 1927, verglichen mit jenen von 1926, verteilten, weisen folgende Zahlen aus:

	1927		1926
	Überhaupt	Davon polizeiliche Meldungen	Polizeiliche Meldungen
Innere Stadt	230	206	202
Außenquartiere	360	318	267
	590	524	469

Die größere Zahl der Unfälle im Jahre 1927 gegenüber 1926 ist also lediglich den Unfällen in Außenquartieren zuzuschreiben, während die Unfallhäufigkeit in der innern Stadt, dem eigentlichen Geschäftsviertel ungefähr gleich blieb; es ist dies vielleicht eine Mahnung, den Dienst der Verkehrspolizei in Zukunft vor allem in den Außenquartieren auszubauen, wo die verkehrspolizeiliche Kontrolle noch zu wünschen übrig läßt und demzufolge der Automobilist und Radfahrer nach Belieben fährt.

Auch in bezug auf die *Unfallstelle* sind gegenüber 1926 nicht unwesentliche Verschiebungen eingetreten, wie die anschließende Aufstellung erweist:

	1927		1926
	Überhaupt	Davon polizeiliche Meldungen	Polizeiliche Meldungen
Plätze	141	121	76
Straßenkreuzungen	194	182	207
Übrige Straßen	255	221	186
	590	524	469

Die stärkste Zunahme haben demnach von 1926 bis 1927 die Unfälle auf *Plätzen* erfahren; dies kann wiederum als Richtlinie für die Verkehrs-

polizei gedeutet werden, andererseits kann es sich aber zum Teil auch um eine scheinbare Zunahme handeln, indem gerade die Verkehrspolizeiposten auf öffentlichen Plätzen in letzter Zeit vermehrt wurden, so daß die dortigen Unfälle der Polizei im Berichtsjahr wohl seltener entgingen als noch im Vorjahr.

V. Kinder-Unfälle.

Für die Kinder bildet der Straßenverkehr eine ganz besondere Gefahr; Sorglosigkeit und Unachtsamkeit der Kinder, und auch Unbeholfenheit im Moment der unmittelbaren Gefahr bringen es mit sich, daß verhältnismäßig viele Kinder im Straßenverkehr verunfallen.

In den Jahren 1926 und 1927 wurden in Bern folgende Verkehrsunfälle, bei denen Kinder unter 15 Jahren verletzt oder getötet wurden, verzeichnet:

		Verunfallte Kinder		Überhaupt
		Knaben	Mädchen	
1926	{ Verletzt	33	12	45
	{ Getötet	4	2	6
1927	{ Verletzt	42	16	58
	{ Getötet	—	—	—

Im Jahre 1926 wurden 51 Kinder von Verkehrsunfällen betroffen, wovon 6 tödlich. 1927 stieg die Zahl der Kinder-Unfälle auf 58; tödlich verlief jedoch keiner von diesen. Die Knaben, die häufiger auf der Straße spielen als die Mädchen, und wahrscheinlich in der Regel auch weniger aufmerksam und vorsichtig sind, wurden in den beiden Vergleichsjahren fast drei mal so stark von Verkehrsunfällen betroffen wie die Mädchen.

Von den im Jahre 1926 verunfallten 51 Kindern waren 20 Vorschulpflichtige und 31 Schüler und Schülerinnen, für 1927 betragen die entsprechenden Zahlen 14 und 44.

Wie die Berner Zahlen zeigen, handelt es sich bei diesen Unfällen gar nicht etwa vor allem um solche, wo „das auf der Straße unschuldig spielende Kind von einem rücksichtslosen Autofahrer überrannt wurde“. Von den 58 Unfällen des Jahres 1927 z. B. waren nur 22 solche, wo Kinder von Automobilen angefahren oder überfahren wurden; von diesen 22 Fällen war überdies nach dem Urteil der Behörden als Hauptverschulder in 14 Fällen das Kind selbst zu betrachten, das unbedacht und unvermittelt in das Auto hineinrannte. Dabei handelt es sich, wie schon erwähnt, zwar um mehr oder weniger subjektive Urteile des zuständigen Verkehrspolizisten; trotzdem dürfte aber die einschlägige Aufstellung über die Kinder-Verkehrsunfälle nach dem Hauptverschulder sicher in mancher Hinsicht aufklärend wirken:

Haupt-Verschulder	Verunfallte Kinder	
	1926	1927
Das Kind selbst	28	35
Ein Fahrzeuglenker	14	13
Besondere Umstände	9	10
	<hr/> 51	<hr/> 58

In mehr als der Hälfte aller Fälle wurde die Schuld also dem verunfallten Kinde selbst zugeschrieben; dies mag ein Fingerzeig dafür sein, daß Aufklärung über die Gefahren des Straßenverkehrs in Schule und Haus jedenfalls Not tut.

Die Mannigfaltigkeit der vorkommenden Unfälle vermag am besten deren Gruppierung nach der Stellung des verunfallten Kindes und der Unfallursache darzutun.

Verunfalltes Kind	Ursache	Verunfallte Kinder		
		1926	1927	
Zu Fuß	Straßenbahn	2	2	
„ „	Auto	14	22	
„ „	Motorrad	8	2	
„ „	Fahrrad	11	6	
„ „	Anderes Fahrzeug	2	—	
„ „	Auf- und Absprung etc. .	2	3	
auf Fahrrad	Straßenbahn	—	1	
„ „	Auto	4	10	
„ „	Anderes Fahrrad	1	1	
„ „	Fuhrwerk	1	—	
„ „	Sturz	1	2	
Mit- fah- rend auf	Auto	Anderes Auto	—	1
	Motorrad	Sturz	—	1
	Fahrrad	Auto	—	1
	Fuhrwerk	Auto	1	—
Reitend	Sturz	1	—	
Schlittend	Straßenbahn	—	1	
„	Auto	2	3	
„	Sturz, Anprall	1	2	
	<i>Überhaupt</i>	<i>51</i>	<i>58</i>	

Von den *verunfallten Kindern* waren also:

	1926	1927
Fußgänger	39	35
Velofahrer	7	14
Auf andern Fahrzeugen etc.	5	9
	<i>51</i>	<i>58</i>

Die verunglückten velofahrenden Kinder waren 1927 gerade doppelt so zahlreich wie 1926. Als Unfall-*Ursachen* dagegen kamen in Betracht:

	1926	1927
Autos	21	37
Motorräder	8	2
Fahrräder	12	7
Straßenbahnen	2	4
Andere Fahrzeuge	3	—
Sturz, Anprall etc.	5	8
	<i>51</i>	<i>58</i>

Von 1926 bis 1927 nahmen vor allem die durch Automobile verursachten Unfälle in erschreckender Weise zu; in 22 von diesen 37 Fällen war nach dem Urteil des den Unfall meldenden Beamten die Schuld dem Kinde selber zuzuschreiben. Die vielbesprochene „Gefahr der Straße“ wird durch diese Zahlen jedenfalls deutlich illustriert. Wie oft sieht man in Bern auf frequentierten Straßen und Plätzen Kinder spielen nicht zuletzt, weil in vielen Stadtteilen keine oder ungeeignete Spielplätze vorhanden sind, ferner weil es an Kindergärten und sogenannten Gaumschulen fehlt. Hier sollte Wandel geschaffen werden, aber nicht so, daß die Kinder einfach von der Straße weggewiesen, sondern daß mehr Spielgelegenheiten geschaffen und die Kindergärten vermehrt und besser ausgebaut werden. Darauf wies auch Dr. Lauener in seiner Bearbeitung der Todesursachen hin (Beiträge Heft 9, Seite 47).

In erfreulicher Weise hat in der Stadt Bern die Aufklärungsarbeit von seiten der Behörden zur möglichsten Verhinderung besonders der Kinder-Unfälle in letzter Zeit umfassend eingesetzt. So wurde im Laufe des Jahres 1927 allen Schulen der Stadt Bern der Berner-Verkehrsfilm vorgeführt, der eindringlich auf die Gefahren der Straße aufmerksam macht. Auf Anregung der städt. Schuldirektion und des Lehrervereins Bern-Stadt erteilte ferner Herr Polizeikommissär Müller im Jahre 1927 in zweitägigen Kursen Verkehrsunterricht an Lehrer aus allen Schulkreisen. Diese Maßnahmen, verbunden mit der im Jahre 1927 durchgeführten Verteilung einer sogenannten Verkehrsfibel an alle stadtbernischen Schüler des 3. Schuljahres, werden zweifellos das ihre dazu beitragen, daß der Frage der Unfallgefahr von seiten der Lehrer und der Schüler vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Ueberdies prüft gegenwärtig die kantonale Unterrichtsdirektion die Frage der Herausgabe einer eigenen Berner Verkehrsfibel an die Schülerschaft, sowie die Einführung von besonderen Instruktionkursen über die Bekämpfung der Verkehrsunfälle der Schuljugend, für die Lehrerschaft des ganzen Kantons.

VI. Schlußbemerkungen.

Hält man sich die Zahl der durch die vorliegende Statistik erstmals für die Jahre 1926 und 1927 ausgewiesenen Unfälle im Straßenverkehr in Bern vor Augen, so wird der Ruf der Bevölkerung nach einer umfassenden Verkehrsregelung, die der stark gesteigerten Verkehrsdichte entspricht, nur zu verständlich. Zahlreiche verkehrspolizeiliche Anordnungen sind insbesondere in den größeren Städten in den letzten Jahren getroffen worden, unter denen die Gestalt des Verkehrspolizisten an verkehrsreichen Plätzen und Straßenkreuzungen am augenfälligsten in die Erscheinung tritt.

Nach den in den vorstehenden Abschnitten ausgewiesenen Zahlen haben die von der Polizei gemeldeten Verkehrsunfälle in Bern von 469 im Jahre 1926 auf 524 im Jahre 1927, d. h. um 12 % zugenommen. Es läßt sich nicht entscheiden, inwieweit dieser Zunahme der Zahl von Unfallmeldungen eine wirkliche Zunahme der Unfälle entspricht. Es gibt immer viel, namentlich unbedeutendere Unfälle, die von den Beteiligten keiner Amtsstelle gemeldet werden und bei denen auch kein

Polizist zugegen ist. Es ist nun wohl möglich, daß die Zahl dieser „Entschlüpften“ 1926 größer war als 1927. Dies ist sogar wahrscheinlich, da im Jahre 1927 eine Anzahl neuer, ständiger Verkehrspolizeiposten auf öffentlichen Plätzen etc. aufgestellt wurde, so daß die größere Anzahl der Unfallmeldungen vielleicht zum Teil nur auf eine bessere Erfassung der tatsächlich erfolgten Unfälle zurückzuführen ist. Die Zunahme um 55 Fälle ist aber immerhin groß, so daß wohl angenommen werden darf, daß sich im Jahre 1927 tatsächlich mehr Unfälle ereigneten als 1926.

Im Vordergrund des Interesses steht bei der Statistik der Verkehrsunfälle vor allem die Frage: Wer sind die Haupt-Urheber von Verkehrsunfällen? Es ist zugleich aber auch jene Frage, deren Beantwortung am schwersten fällt. Sicher ist, daß die Schuld nicht einseitig dem Fahrer zugeschoben werden kann. Allerdings steht auch in der bernischen Unfallstistik Unvorsichtigkeit des Fahrers mit 61 % aller Fälle unter allen Ursachen obenan, was deutlich zeigt, daß eine im Berner Stadtrat ¹⁾ aufgestellte Behauptung, von sämtlichen Unfällen seien nur 10 % durch Automobilisten verursacht, unrichtig ist. Neben den Fahrern lassen es aber auch die Fußgänger oft genug an Vorsicht fehlen, wie deutlich gezeigt wurde. In diesen Feststellungen liegt zugleich ein Trost: die größte Zahl der Unfälle und das von ihnen angerichtete Unheil sind vermeidbar, wenn die Fahrzeuglenker und auch die Fußgänger mehr Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme walten lassen.

Bei der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Autos und des Motorrades wäre es jedenfalls verfehlt, die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs künstlich hemmen zu wollen. Erforderlich ist vielmehr, wie der stadtbernische Polizeikommissar Müller in einem Vortrage im Automobilklub Bern zutreffend ausgeführt hat, daß man sich möglichst rasch mit diesem wesentlichen Verkehrsmittel abfindet und sich den neuen Bedingungen im Straßenleben anpaßt.

Neben der Aufstellung von Verkehrsvorschriften gilt es auch die Straßen zu verbessern, unübersichtliche Straßenkreuzungen nach Möglichkeit abzuändern, sogenannte Entlastungsstraßen zu erstellen usw., kurz, man muß Verhältnisse schaffen, die der vielfach gesteigerten Verkehrsdichte entsprechen. Für Bern stehen hier als dringendste Aufgaben im Vordergrund: Die Umgestaltung des Bubenbergs- und des Kasinoplatzes und der Durchbruch der Theodor Kocher-Gasse nach der Kirchenfeldbrücke.

Die Frage der Verkehrssicherheit ist in hohem Maße auch eine Frage der Erziehung. Von diesem Gesichtspunkte aus gewertet, ist es ein erfreuliches Zeichen, daß im Berner Stadtrat am 6. November 1925 eine Motion Utiger einstimmig angenommen wurde, die diesem Verlangen wie folgt Ausdruck gab.

„Im Hinblick auf die verschiedenen Autounfälle in den Straßen unserer Stadt wird der Gemeinderat eingeladen, zu prüfen und zu berichten, wie in allseitigem Interesse der Bevölkerung, speziell aber der

¹⁾ Sitzung vom 6. November 1925, Protokoll S. 131.

Jugend, die Schüler in der Schule mit den Anforderungen des modernen Verkehrs vertraut gemacht werden könnten.“

Bei der Schuljugend ist in dieser Richtung schon vieles getan worden, und weitere Maßnahmen und Vorkehren sind in Aussicht genommen. Die städtische Polizeidirektion sucht die allgemeine Aufklärungsarbeit auch dadurch zu fördern, daß sie seit einiger Zeit über alle wichtigern Verkehrsunfälle den bernischen Tageszeitungen kurze „Mitgeteilt“ zustellt. Durch das immerwiederkehrende Auftauchen solcher lehrreicher Beispiele in der Presse wird die breite Öffentlichkeit auf die Gefahren, die der moderne Straßenverkehr in sich birgt, am ehesten aufmerksam.

Eine allseitige Aufklärung setzt eine umfassende Statistik der Verkehrsunfälle voraus, wie sie seitens unserer Stadtpolizei in Verbindung mit dem Statistischen Amte im Jahre 1926 zur Einführung gelangte, und deren Ergebnisse für die beiden ersten Beobachtungsjahre 1926 und 1927 vorstehend wiedergegeben und besprochen wurden. Sache der zuständigen Behörden ist es, die sich daraus ergebenden Schlüsse zu ziehen und eventuell Maßnahmen zu ergreifen; zu wünschen ist auch, daß eine breitere Öffentlichkeit durch die Presse, und die Jugend durch Lehrer und Erzieher auf die wesentlichen Punkte dieser Ausweise aufmerksam gemacht wird. Aufgabe zukünftiger Berichterstattung wird es sein, die Verkehrsunfall-Statistik auszubauen und namentlich, wenn möglich, durch Vergleiche mit den Zahlen anderer Städte zu beleben.

Stadt Bern.
Verkehrsunfälle
1927.

- Zusammenstöße von Fahrzeugen.
- Anß Überfahren von Fussgängern.
- Anprall, Sturz, Abspringen v. Fahrzeugen.
- Unfälle ohne Beteiligung eines Fahrzeugs (Ausgleiten etc.)
- ⊕ Unfälle mit tödlichem Ausgang.

Maßstab: 1:5000.

