

Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: 7 (1933)
Heft: 4

Artikel: Verkehrsunfälle 1933
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-850251>

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: 26.11.2024

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

KLEINERE MITTEILUNGEN

VERKEHRSUNFÄLLE 1933

Seit der Einrichtung einer Verkehrsunfallstatistik im Jahre 1926 hat das Statistische Amt alljährlich eine Karte der Verkehrsunfälle veröffentlicht. Die Verkehrsunfallkarten geben eine anschauliche Darstellung der Gefahrenentwicklung auf den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten. Über die Unfallart, die zeitliche Verteilung der Unfälle, die beteiligten Fahrzeuge usw. gibt das Statistische Jahrbuch der Stadt Bern eingehenden Aufschluß. Hier mag die Angabe der Gesamtzahl der Unfälle seit 1926 genügen:

Jahr	Verkehrsunfälle im ganzen	Davon auf dem Gebiet der Unfallkarte	
		absolut	in %
1926	520	314	60,4
1927	590	346	58,6
1928	758	431	56,9
1929	651	346	53,2
1930	675	315	46,7
1931	575	274	47,6
1932	591	468	79,2
1933	897	759	84,6

Bei den sechs ersten Unfallkarten entfielen rund 45—60 % der Unfälle auf das durch den Plan erfaßte Gebiet. Der letztes Jahr eingeführte neue Verkehrsunfallplan reicht etwas weiter in die Außenquartiere als der frühere und umfaßt denn auch 1932 rund $\frac{4}{5}$ und 1933 etwa $\frac{5}{6}$ aller Verkehrsunfälle.

Während die erfaßten Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1932 ein Total von 591 erreichten, sind diese im Jahre 1933 um rund die Hälfte auf total 897 gestiegen.

Diese hohe Steigerung mahnt zum Aufsehen und läßt sich dadurch begründen, daß mit der Schaffung der sogenannten Verkehrswache eine vermehrte Aufnahme und Wahrnehmung der Unfälle vorgenommen werden konnte. Ein nicht geringes Mitverschulden an dieser Zunahme ist wohl auch in den neuen eidgen. Vorschriften betreffend die zugelassene Fahrgeschwindigkeit zu suchen. Möglicherweise spielt auch eine oft zu geringe Bestrafung der am Unfälle beteiligten und schuldig befundenen Personen eine Rolle. Außerdem scheint es nicht ausgeschlossen, daß ein gewisser Teil der Fahrzeuglenker für die Handhabung des motorisierten

Verkehrsmittels leider noch nicht reif ist (Übermut, Mangel an Verantwortlichkeit, Prahlerei usw.). Zudem sei darauf hingewiesen, daß es immer noch eine bestimmte Kategorie von Straßenbenützern (speziell Fußgänger und auch Radfahrer) gibt, die beim Überqueren der Straßen und Plätze weder die gewünschte Vorsicht walten lassen, noch die Zeichen der Verkehrspolizisten und die bereits des öfters veröffentlichten Verkehrsvorschriften, sowie die baulichen Vorkehrungen (Schutzinseln, mit Straßennägel markierte Übergänge) beachten.

Die gleiche Erscheinung der starken Unfallvermehrung wurde auch in den übrigen Schweizerstädten und Ortschaften verzeichnet. Ein Glück dabei ist, daß etwas mehr als die Hälfte der Unfälle (450) nur Sachschaden zur Folge hatte. Bei den übrigen 447 Unfällen wurden insgesamt 475 Personen verletzt und 12 getötet (6 Fahrzeugführer und 6 Fußgänger).

Von den total 897 Verkehrsunfällen ereigneten sich in der Inneren Stadt 363, in den Außenquartieren und auf den Brücken 534. Bezogen auf die Unfallstellen verteilen sie sich wie folgt:

Plätze 169, Straßenkreuzungen 418, übrige Straßen 289 und Brücken 21.

Die Mittags- sowie die Abendstunden bei Geschäftsschluß wiesen die höchste Zahl von Unfällen auf. Es ereigneten sich nämlich zwischen 11 und 12 Uhr und 12 und 13 Uhr je 77, zwischen 17 und 18 Uhr 85 und zwischen 18 und 19 Uhr 90 Unfälle. Die geringste Zahl ist in den frühen Morgenstunden zwischen 1 und 6 Uhr mit insgesamt 14 Unfällen zu verzeichnen.

Bezogen auf die Wochentage zeigt sich, daß der Samstag mit 178 der unfallreichste Tag war, während der Sonntag mit 64 Verkehrsunfällen die geringste Zahl verbucht.

Über die Zu-, bzw. Abnahme der Verkehrsunfälle an besonders gefährlichen Punkten berichtet Stadtingenieur Reber wie folgt:

1. Nordquartier (Lorraine, Breitenrain, Spitalacker).

Die zahlreichsten Verkehrsunfälle spielten sich im Zuge der Breitenrainstraße (Breitenrainplatz-Lorrainebrücke) ab: 29 gegen 22 im Vorjahre. Alle Unfälle geschahen bei den Straßeneinmündungen. Erfreulich ist der starke Rückgang beim westlichen Brückenkopf der Lorrainebrücke.

Das neuerliche Anwachsen der Verkehrsunfälle auf der Kornhausbrücke dürfte zur Hauptsache in den neuen Geschwindigkeitsvorschriften zu suchen sein.

2. Länggasse—Brückfeld - Quartier.

Eine kleine Zunahme der Unfälle ist wiederum beim Tierspital zu konstatieren. Einer gänzlichen Beseitigung derselben wird hier, wie bereits früher darauf hingewiesen wurde, immer die S. Z. B. im Wege stehen.

3. Mattenhof—Linde - Quartier.

Auffallend ist die hohe Zahl der Verkehrsunfälle bei der Kreuzung Freiburg-Bühlstraße mit der Laupen-Murtenstraße. Nachdem aber daselbst eine Verkehrsinsel errichtet wurde, dürften sich diese auch hier auf ein erträgliches Maß reduzieren.

Verhältnismäßig viele Unfälle ereigneten sich neuerdings im Zuge der Laupenstraße, wovon einer tödlich verlief. Die hauptsächlichsten Gefahrenpunkte befinden sich bei der Einmündung der Seiler- und Schlöblistraße.

Ein gefährlicher Punkt war im Berichtsjahre wiederum die Kreuzung der Ziegler- mit der Effingerstraße, woselbst 5 Zusammenstöße zu verzeichnen sind.

Vor dem Widmannbrunnen, d. h. bei der Straßenkreuzung Monbijoustraße-Hirschengraben-Effingerstraße haben die Verkehrsunfälle sich ebenfalls erhöht. Während für das Jahr 1932 daselbst nur 3 Unfälle erwähnt werden, sind es im Berichtsjahre deren 12. Mit der letzten Herbst erfolgten Aufstellung einer Verkehrsampel und den vorgesehenen baulichen Maßnahmen dürften sich diese neuerdings auf ein Minimum herabmindern lassen.

4. Kirchenfeld - Quartier.

Auf der Kirchenfeldbrücke wurden 6 Unfälle erfaßt gegenüber 0 im Vorjahre. Dagegen haben diese auf der östlichen Seite des Helvetiaplatzes, woselbst die Thun-, Marien- und Schwellenmattstraße ineinanderfließen, dank den seither getroffenen, provisorischen baulichen Maßnahmen stark abgenommen. Neue Gefahrenpunkte, denen für die nächste Zukunft besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte, bilden der Thunplatz und die Kreuzung beim Burgernziel. An beiden Stellen kann einer weiteren Vermehrung nur durch Erstellen von Verkehrs- und Schutzinseln begegnet werden. Die bezüglichen Projektentwürfe liegen bereits vor.

5. Altstadt.

Es ist verständlich, daß sich in der Altstadt, zufolge der größten und dichtesten, durch Verkehrszählungen statistisch erwiesenen Verkehrsfrequenz — vor allem im Gebiet zwischen Zeitglocken und Schanzenstraße — am meisten Verkehrsunfälle ereignen.

In die Augen springend ist das starke Ansteigen der Zusammenstöße beim Zeitglocken und beim Engpasse bei der alten Hauptwache, trotz ständiger Regelung des Verkehrs durch Verkehrspolizisten. Was den letztgenannten Verkehrsknotenpunkt anbetrifft, so werden hier die in Aussicht genommene Überbrückung des Gerberngrabens, die Korrektur der Theodor-Kochergasse und die im Zusammenhang damit geplante Verkehrsregelung die angestrebte Entlastung und eine Verminderung der Gefahrenmomente bringen. Diese Maßnahmen werden sich auch beim Zeitglocken günstig auswirken.

Geradezu erschreckend ist die Zahl der erfaßten Straßenunfälle bei der Einmündung der Speichergasse in das Äußere Bollwerk und bei der S.B.B.-Überführung über die Neubrückstraße bei der Schützenmatte. Mit der Verlegung der S. B. B.-Linie an die Lorrainehalde, dem Abtragen des hohen, die Sicht hindernden Bahndammes und durch entsprechende bauliche Gestaltung der Verkehrsknotenpunkte werden die Gefahrenmomente bei den vorgenannten Örtlichkeiten stark vermindert werden können.

Erheblich zugenommen haben die Unfälle auf dem Gebiete des Bahnhofplatzes, bei der „Loeb-Ecke“ (hier trotz „Go-and-Stop“-Verkehr in den Hauptstoßzeiten), ferner im Zuge der Spitalgasse und des Bubenbergplatzes, bei der Einmündung der Schanzenstraße in den Bubenbergplatz, beim Käfigturm und endlich bei der „Volksbank“-Ecke. Alle diese Unfälle dürften zum größten Teil auf die gestattete erhöhte Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge und vielfach auf die Unachtsamkeit der Straßenbenützer im allgemeinen (Fußgänger usw.) zurückzuführen sein. Es wird sich deshalb erneut die Frage stellen, ob nicht die Erstellung von eisernen, festverankerten Geländern an besonders der Gefahr des Verunfallens ausgesetzten Punkten, wie solche seinerzeit im Umbauprojekt an verschiedenen Stellen vorgesehen waren, nunmehr zur Ausführung gelangen sollten.

Die besten und großzügigsten Verkehrsregelungen nützen wenig, wenn die in den Vorschriften vorgesehenen Maßnahmen nicht von allen Straßenbenützern strikte eingehalten und die Fehlbaren bei Mißachtung derselben nicht entsprechend bestraft werden.



