

**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.]  
**Kapitel:** III: Unfall-Folgen und Unfall-Verschuldungen  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-847281>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 08.02.2026

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

### 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

	1926	1927
Quetschungen und Schürfungen	134	163
Andere leichte Verletzungen . . . .	81	98
<i>Überhaupt</i>	<b>260</b>	<b>344</b>

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
	<b>260</b>	<b>344</b>

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 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 etc. können der Grund eines Unfalls sein.

Da die stadtberische 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.

Die 590 Unfälle des Jahres 1927 gliedern sich nach dem Verschulden, wie es aus den Unfallberichten hervorgeht, wie folgt:

Verschulden	Zusam- men- stöße	An- u. über- fahren von Fußgängern	Anprall etc. mit Fahrz.	Ausgleit. etc. von Fußgäng.	über- haupt
Unvorsichtiges Fahren .....	254	33	32	—	319
Unvorsichtiges Fahren u. Fahr- zeug-Defekt .....	4	4	2	—	10
Unvorsichtiges Fahren und Zu- stand der Straße .....	20	4	2	—	26
Unvorsichtiges Fahren und un- vorsichtige 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>	<b>354</b>	<b>102</b>	<b>120</b>	<b>14</b>	<b>590</b>

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 Fahrzeuginskers 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 wachsameres Auge hätten.

*Strafanzeige* wurde bei 248 Unfällen, d. h. bei 42 %, gegen einen oder 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		1926
	überhaupt	Davon polizeiliche Meldungen	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.