Zeitschrift: Beiträge zur Statistik der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: - (1929)
Heft: 13

Artikel: Die Verkehrsunfälle in der Stadt Bern 1926, 1927 und 1928
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847278

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: 11.08.2025

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

I.

Die Verkehrsunfälle in der Stadt Bern

1926, 1927 und 1928

VORBEMERKUNGEN.

Die Straßenverkehrsunfälle werden in der Stadt Bern seit dem Monat November 1925 durch die Verkehrspolizei dem Statistischen Amt regelmäßig gemeldet. Für diese Meldungen sind die folgenden, vom Verband der Statistischen Ämter der Schweiz gutgeheißenen Leitsätze maßgebend:

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 Unfälle im Straßenverkehr, die zu Sachschaden führen, ohne Festsetzung einer untern Schadensgrenze, einzubeziehen.

Während in andern Städten den Meldungen über die Verkehrsunfälle die üblichen statistischen Zählkarten zugrunde liegen, bildet in Bern die Grundlage der Statistik der Verkehrsunfälle ein Unfallbericht, oder in der Polizeisprache ausgedrückt: ein Unfallrapport. Das Rapportsystem geht auf die zuständigen Organe der Stadtpolizei zurück; die Herren Polizeihauptmann Zwycki und Polizeikommissär Müller haben den Rapport der Zählkarte, in die nur Zahlen und Stichworte einzutragen sind, vorgezogen, hauptsächlich mit der Begründung, die Polizeiorgane seien an das Rapportsystem gewöhnt. Die Abfassung eines Rapportes über einen Verkehrsunfall sei ihnen daher geläufiger, als die Ausfüllung von Zählkarten, eine Arbeit, die bereits statistisches Denken voraussetze.

Heute, nachdem Erfahrungen vorliegen, die sich auf über drei Jahre erstrecken, darf festgestellt werden, daß sich das Berner-Aufnahmeverfahren in jeder Beziehung ausgezeichnet bewährt hat und bereits auch Nachahmung von andern Stellen des Inlandes und Auslandes gefunden hat. Die eidgen. Statistik der Straßenverkehrsunfälle, die im laufenden Jahre eingeführt worden ist, beruht ebenfalls auf dem Rapportsystem, und zwar liegt ihr in der Hauptsache das Berner Unfallrapportformular zugrunde. Das gleiche trifft für die Stadt St. Gallen zu, und auch einzelne ausländische Städte sind in der letzten Zeit zum Rapportsystem übergegangen.

Sein Hauptvorzug liegt in erster Linie darin, daß durch den Bericht oder Rapport, der eine möglichst genaue Beschreibung des einzelnen Verkehrsunfalles darstellt, eine einheitliche Bearbeitung und Aufnahme der Unfälle fast zwangsläufig erfolgt, währenddem beim Zählblattverfahren die Gefahr besteht, daß verschiedene Verkehrspolizisten Unfälle ähnlicher Art verschieden beurteilen. Der Unfallbericht bietet für die Statistik aber noch den Vorteil,

daß die Verkehrsunfälle viel eingehender bearbeitet und vor allem auch die Frage nach dem Unfall-Verschulden und dem Unfallort zahlenmäßig erforscht werden kann. Über die Ergebnisse der stadtbernischen Statistik der Unfälle im Straßenverkehr liegt bereits eine Veröffentlichung vor in Heft 11 der „Beiträge zur Statistik der Stadt Bern" (1928), in dem versucht wurde, die Verkehrsunfälle des Jahres 1927 zur Darstellung zu bringen. Die gute Aufnahme des genannten Heftes seitens der Verwaltung und der Öffentlichkeit ließ es als wünschenswert erscheinen, in ähnlicher Weise auch die Verkehrsunfallberichte des Jahres 1928 zu bearbeiten und die Ergebnisse zu veröffentlichen. Da gegenüber der 1927er Statistik verschiedene neue Auszählungen vorgenommen wurden, zeigte es sich als zweckmäßig, in die vorliegende Statistik auch die Unfälle der Jahre 1926 und 1927 mit einzubeziehen. Um eine restlose Vergleichbarkeit zu ermöglichen, war es vorher notwendig, die Unfallberichte des Jahres 1926 durch den Einbezug der Straßenbahnverkehrsunfälle zu ergänzen, die in jenem Jahr noch nicht zur Meldung gelangt waren; dies geschah in der Weise, daß auf Grund der Unfallakten der Direktion der städtischen Straßenbahnen aus dem Jahre 1926 vom Statistischen Amt nachträglich Unfallberichte erstellt wurden.

Mit der vorliegenden Untersuchung liegt somit eine in statistischer Hinsicht vergleichbare, einheitlich aufgezogene Statistik über die Unfälle im Straßenverkehr in Bern für die Jahre 1926 bis 1928 vor. Trotz einheitlichem Unfallbegriff und einheitlicher Aufnahme und Bearbeitung für alle drei Jahre sind hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Zahlen über die Anzahl der Unfälle gewisse Vorbehalte anzubringen, die bei der praktischen Auswertung nicht vernachlässigt werden dürfen. Die Erfassung der Unfälle hängt nämlich auch von der Dichtigkeit der Polizei im Straßenbild ab. Die Zahl der Verkehrspolizisten war in den drei Beobachtungsjahren nicht die gleiche. Im Jahre 1927 und 1928 wurde eine Anzahl neuer, ständiger Verkehrspolizeiposten auf mehreren verkehrsreichen Plätzen aufgestellt, so daß die Entwicklung der Zahl der Unfälle zum Teil wenigstens sicher auch auf eine genauere Erfassung der Unfälle überhaupt geht. So notwendig dieser Vorbehalt hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Zahl der Unfälle ist, dem Werte der Statistik tut er keinen Abbruch. Die Zunahme der Unfälle ist eine derart große, daß die Zahlen gleichwohl schrecken und zum Aufsehen mahnen, namentlich jene über die Getöteten und Verletzten, sowie über die Unfall-Ursachen, bei denen die Frage der Vergleichbarkeit keine Rolle spielt.

Nach der bereits 1928 angewandten Übung werden die Unfälle in vier Unfallarten eingeteilt:

1. Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen.
2. Anprall, Absprung, Sturz von Fahrzeugen.
3. An- bzw. Überfahren von Fußgängern.
4. Ausgleiten, Sturz usw. von Fußgängern.

An den unter Ziffer 1—3 genannten Unfällen sind entweder eines oder zwei und mehrere Fahrzeuge beteiligt. Diese drei Unfallarten werden daher in der Untersuchung als Fahrzeugunfälle zusammengefaßt, im Gegensatz zu den unter Ziffer 4 aufgeführten reinen Fußgängerunfällen, an denen kein Fahrzeug beteiligt ist.

Verschiedene Neuauszählungen gegenüber der Statistik des Jahres 1927 weist hauptsächlich der Abschnitt über die Unfall-Ursachen auf. Die vorliegende Arbeit gibt erstmals eingehend Auskunft über die wichtige Verschuldensfrage und die richterliche Erledigung der Unfallanzeigen, was von allen, die sich mit dem Problem der Unfallverhütung beschäftigen, sicher warm begrüßt werden dürfte. Gerade die Statistik der Verkehrsunfälle darf nicht Selbstzweck sein, sondern sie muß den Behörden und Polizeiorganen vor allem die Mittel zur wirksamen Bekämpfung der Unfälle bieten.

Die Höhe des Sachschadens wird in Bern nicht weiter erfragt, weil bei deren Festsetzung durch die Verkehrspolizei die Schätzung eine zu große Rolle spielen würde. Auch ist zu sagen, daß der wirkliche Sachschaden oft erst nach längerer Zeit, beim Ausstellen der Rechnung durch die Reparaturwerkstätte bekannt wird.

Auf interlokale und internationale Vergleiche wurde verzichtet, weil zuverlässige und vergleichbare Zahlen über die Straßenverkehrsunfälle leider zurzeit nur wenige existieren. Die Art der Feststellung der Unfälle im Straßenverkehr war auch in der Schweiz, soweit solche Aufnahmen überhaupt gemacht wurden, bis vor kurzem von Ort zu Ort eine verschiedene. Das gleiche trifft in noch stärkerem Maße für das Ausland zu. Durch eine Vergleichsstatistik könnten daher Unterschiede in der Verkehrssicherheit vorgetäuscht werden, die lediglich auf die Art der Registrierung der Unfälle zurückzuführen sind.

Von der Berechnung von Beziehungszahlen der Verkehrsunfälle mit der Zahl der Motorfahrzeuge wurde ebenfalls Umgang genommen. Solche Zahlen sagen wenig aus, da höchstens die Zahl der Berner Motorfahrzeuge nunmehr bekannt ist, nicht aber jene der auf den Straßen der Stadt überhaupt laufenden.

Das Schwergewicht ist weniger auf solche problematische Betrachtungen zu legen, als vielmehr auf einwandfreie Feststellungen über die Art der Verkehrsunfälle und die beteiligten Fahrzeuge, über Zeit und Ort der Unfälle, sowie die Unfallfolgen und das Unfallverschulden. Eine besondere Aufmerksamkeit wird in der vorliegenden Untersuchung den Kinderunfällen geschenkt.

I. ZAHL UND ART DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE.

1. ZAHL UND ART DER UNFÄLLE.

In der Stadt Bern wurden Straßenverkehrsunfälle ermittelt:

1926	520
1927	590
1928	758

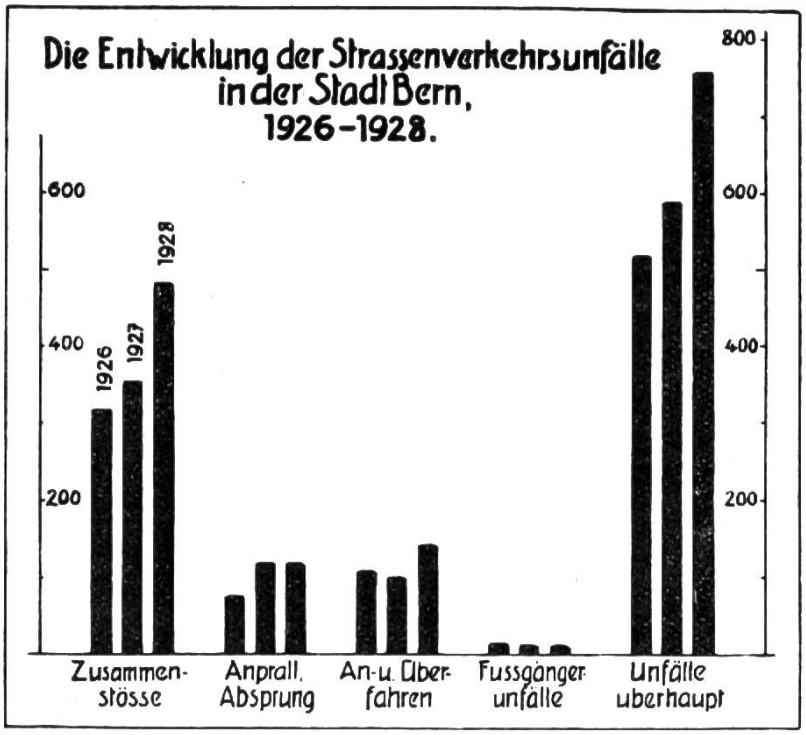
Die Zunahme beträgt von 1926 auf 1927 13,5 % und von 1927 auf 1928 28,5 %. Auf die einzelnen Unfallarten verteilen sich die Unfälle folgendermaßen:

Zahl und Art der Straßenverkehrsunfälle 1926/28.

1 Unfallarten	Absolute Zahlen				Verhältniszahlen			
	1926	1927	1928	1926/28	1926	1927	1928	1926/28
1. Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen	318	354	482	1154	61,1	60,0	63,6	61,8
2. Anprall, Absprung, Sturz usw. von Fahrzeugen ...	76	120	120	316	14,6	20,3	15,8	16,9
3. An- bzw. Überfahren von Fußgängern	110	102	142	354	21,2	17,3	18,7	18,9
4. Ausgleiten, Sturz usw. von Fußgängern	16	14	14	44	3,1	2,4	1,9	2,4
Verkehrsunfälle überhaupt	520	590	758	1868	100,0	100,0	100,0	100,0

Bei Betrachtung dieser stetigen Entwicklung der Unfälle, die besonders anschaulich in der Textfigur 1 zum Ausdruck gelangt, ist zu beachten, daß die starke Zunahme der Unfälle, insbesondere von 1927 auf 1928, zum Teil auf eine bessere Erfassung der tatsächlich erfolgten Unfälle im Jahre 1928 zurückzuführen ist. Es ereignen sich immer Unfälle, die von den Beteiligten keiner Amtsstelle gemeldet werden (gütliche Erledigungen) und bei denen auch kein Verkehrspolizist zugegen ist. Es ist nun wohl möglich, daß die Zahl dieser „Entschlüpften" 1927 und namentlich 1926 größer war als 1928. Dies ist sogar wahrscheinlich, da — wie schon erwähnt — in der zweiten Hälfte des Jahres 1927 und 1928 eine Anzahl neuer, ständiger Verkehrspolizisten auf öffentlichen Plätzen usw. aufgestellt wurde. Durch jeden neuen „Posten" werden zwangsläufig mehr Unfälle gemeldet, entsprechend dem bekannten Wort: wo ein Verkehrspolizist steht, ereignen sich am meisten Unfälle.

Die Zunahme um 70 Fälle von 1926 auf 1927 und 168 von 1927 auf 1928 ist aber so groß, daß sich in den beiden Jahren tatsächlich mehr Unfälle im Straßenverkehr ereignet haben müssen als 1926.



Figur 1

An erster Stelle stehen nach Übersicht 1 die durch Zusammenstoß von Fahrzeugen verursachten Unfälle, die im Durchschnitt der drei Jahre annähernd $^3/_5$ aller Straßenverkehrsunfälle (61,8 %) ausmachen. In weitem Abstande folgen die Unfälle infolge Anprall, Absprung und Sturz von Fahrzeugen, sowie An- und Überfahrenwerden von Fußgängern mit rund je $^1/_6$ bis $^1/_5$ aller Unfälle (16,9 % und 18,9 %). Diesen drei Unfallarten, die auch als Fahrzeugunfälle bezeichnet werden und die zusammen 97,6 % aller Unfälle ausmachen, stehen die (reinen) Fußgängerunfälle mit 2,4 % gegenüber.

Aus der Tatsache, daß rund $^2/_5$ aller Unfälle Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen sind, ist wohl die Schlußfolgerung zu ziehen, daß in der Ungleichheit des Verkehrstempos natürliche Anlässe zu Unfällen liegen, worauf an anderer Stelle dieser Untersuchung zurückzukommen sein wird.

Die Einteilung der Unfälle in die vier Gruppen genügt nicht zur Charakterisierung ihrer Art. Neben diesen ist die Kenntnis der verschiedenen Arten der Zusammenstöße notwendig.

Über die verschiedenen Arten der 1154 Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß:

Es stießen zusammen:	Zahl der Zusammenstöße 1926 abs.	1926 in %	1927 abs.	1927 in %	1928 abs.	1928 in %	1926/28 abs.	1926/28 in %
Autos mit Fahrrädern	104	32,7	97	27,4	136	28,2	337	29,2
Autos mit Autos	67	21,1	79	22,3	114	23,7	260	22,5
Autos mit Straßenbahnen ...	49	15,4	49	13,8	55	11,5	153	13,3
Autos mit Motorrädern	18	5,7	31	8,8	65	13,5	114	9,9
Motorräder mit Fahrrädern ..	13	4,1	21	5,9	26	5,4	60	5,2
Übertrag	251	79,0	277	78,2	396	82,3	924	80,1

	Zahl der Zusammenstösse							
	1926		1927		1928		1926/28	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Übertrag	251	79,0	277	78,2	396	82,3	924	80,1
Pferdegespanne mit Straßenbahnen	9	2,8	17	4,8	3	0,6	29	2,5
Fahrräder mit Fahrrädern	16	5,0	15	4,2	33	6,8	64	5,5
Autos mit Pferdegespann	19	6,0	13	3,7	20	4,1	52	4,5
Autos mit Handwagen, Schlitten usw.	—	—	7	2,0	6	1,2	13	1,1
Fahrräder mit Straßenbahnen	10	3,1	7	2,0	8	1,7	25	2,2
Motorräder mit Straßenbahnen	5	1,6	6	1,7	4	0,8	15	1,3
Andere Zusammenstöße	8	2,5	12	3,4	12	2,5	32	2,8
Zusammenstöße überhaupt	318	100,0	354	100,0	482	100,0	1154	100,0

Am häufigsten handelt es sich bei den Zusammenstößen zwischen Fahrzeugen um Zusammenstöße zwischen Automobilen und Fahrrädern bzw. Motorrädern, die im Durchschnitt aller drei Jahre nahezu $^2/_5$ (39,1 %) aller Fahrzeugzusammenstöße ausmachen (1928 = 41,7, 1927 = 36,2 und 1926 = 38,4). Auch Zusammenstöße von Auto mit Auto sind häufig (rund $^1/_5$ aller Zusammenstöße), ebenso Zusammenstöße zwischen Auto und Straßenbahnen (rund $^1/_{10}$—$^1/_6$). Die Automobile gehen aus diesen Zahlen als eigentliche „Beherrscher" der Straße hervor. Bei 929 Zusammenstößen, d. h. in 80,5 % aller Fälle, war 1926/28 mindestens eines der beiden Vehikel ein Auto! Im Durchschnitt aller drei Jahre stießen alle Arten von Fahrzeugen am häufigsten mit Automobilen zusammen.

Unfälle zufolge Anprall, Absprung und Sturz von Fahrzeugen ereigneten sich 1926/28 316, wobei folgende Fahrzeuge betroffen wurden:

Fahrzeug	1926		1927		1928		1926/28	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Automobile	23	30,3	28	23,4	45	37,5	96	30,4
Fahrräder	18	23,7	31	25,8	26	21,7	75	23,7
Motorräder	7	9,2	12	10,0	15	12,5	34	10,8
Straßenbahnen	15	19,7	30	25,0	11	9,2	56	17,7
Pferdefuhrwerke	13	17,1	19	15,8	18	15,0	50	15,8
Andere Fahrzeuge	—	—	—	—	5	4,1	5	1,6
Überhaupt	76	100,0	120	100,0	120	100,0	316	100,0

Auch bei dieser Gruppe von Unfällen stehen die Automobile mit 30,4 % aller Fälle an erster Stelle. Ihnen folgen die Fahrräder mit 23,7 % und die Straßenbahn mit 17,7 %. Bei diesen letztern handelt es sich in der Hauptsache um Unfälle, bei denen Fahrgäste der Straßenbahnen vom fahrenden Wagen sprangen und dabei zu Fall kamen. Auch Stürze von Pferdefuhrwerken kamen ziemlich häufig vor.

Ebenfalls an erster Stelle stehen die Automobile bei der dritten Unfallgruppe, den Unfällen zufolge An- bzw. Überfahren von Fußgängern. Rund die Hälfte aller Fußgänger (49,4 %), die in den Jahren 1926/28 an- oder überfahren

wurden, „verdanken" dies einem Auto und rund $^2/_5$ (41,8 %) einem Motor- oder Fahrrad.

Die Zahl der Unfälle zufolge An- bzw. Überfahren von Fußgängern betrug:

Fahrzeuge	1926 abs.	1926 in %	1927 abs.	1927 in %	1928 abs.	1928 in %	1926/28 abs.	1926/28 in %
Automobile	59	53,7	55	53,9	61	43,0	175	49,4
Fahrräder	26	23,6	31	30,3	51	35,9	108	30,5
Motorräder	15	13,6	8	7,8	17	12,0	40	11,3
Straßenbahnen	6	5,5	5	4,9	8	5,6	19	5,4
Pferdefuhrwerke	3	2,7	3	3,1	4	2,8	10	2,8
Andere Fahrzeuge	1	0,9	—	—	1	0,7	2	0,6
Überhaupt	110	100,0	102	100,0	142	100,0	354	100,0

Kein Fahrzeug ist bei der vierten Gruppe von Unfällen, den (reinen) Fußgängerunfällen (zufolge Ausgleitens, Sturz usw.) beteiligt; solche ereigneten sich 1926/28 wie erwähnt, bloß 44.

Als Hauptergebnis dieses Abschnittes läßt sich festhalten: Bei rund $^4/_5$ (80,5 %) aller Fahrzeugzusammenstöße in den Jahren 1926/1928 war das eine Fahrzeug ein Automobil. Bei den erfolgten Zusammenstößen kamen jedoch nicht in erster Linie Automobile, sondern öfter Fahrräder zu Schaden; bei den Unfällen zufolge Sturz und Anprall stehen die Fahr- und Motorräder für die Jahre 1926 und 1927 ebenfalls in vorderster Linie, für das Jahr 1928 dagegen die Automobile. Für die Fußgänger bildeten neben den Automobilen auch die Fahr- und Motorräder eine große Gefahr.

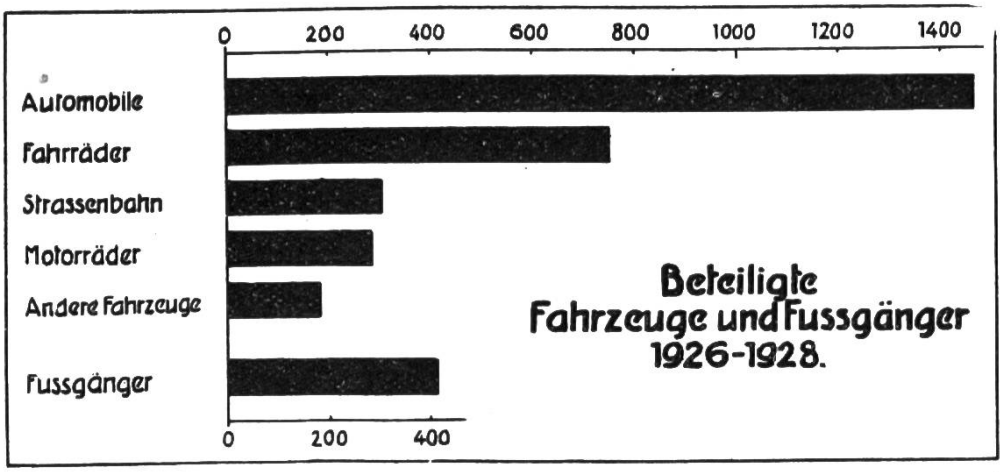
2. BETEILIGTE FAHRZEUGE UND FUSSGÄNGER.

Die nächste Frage, über die eine Statistik der Straßenverkehrsunfälle Aufschlüsse zu bieten hat, ist die nach der Zahl der bei den Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge und Fußgänger. An den 1868 Verkehrsunfällen der Jahre 1926/28 waren 2990 Fahrzeuge und 414 Fußgänger beteiligt. Näheren Aufschluß über die Beteiligungsziffern der einzelnen Fahrzeuge an den Verkehrsunfällen der Jahre 1926, 1927 und 1928 bietet die folgende Übersicht:

Beteiligte Fahrzeuge und Fußgänger, 1926/28.

2 Beteiligte	Absolute Zahlen 1926	1927	1928	1926/28	Verhältniszahlen 1926	1927	1928	1926/28
Personenautomobile	292	338	472	1102	35,5	36,1	38,3	36,9
Lastautomobile	112	99	138	349	13,6	10,6	11,2	11,7
Omnibusse	3	4	9	16	0,4	0,4	0,7	0,5
Motorräder	62	86	136	284	7,5	9,2	11,0	9,5
Fahrräder	209	222	320	751	25,4	23,7	26,0	25,1
Pferdegespann	49	57	50	156	6,0	6,1	4,1	5,2
Straßenbahn	93	118	93	304	11,3	12,6	7,6	10,2
Andere Fahrzeuge	2	12	14	28	0,3	1,3	1,1	0,9
Fahrzeuge überhaupt	822	936	1232	2990	100,0	100,0	100,0	100,0
Fußgänger	134	127	153	414	-	-	-	-

Von den in den Jahren 1926/28 an Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugen waren in allen drei Jahren je rund die Hälfte Autos (1926 = 49,1 %, 1927 = 46,7 und 1928 = 49,5 %). In der graphischen Darstellung über die beteiligten Fahrzeuge und Fußgänger (Fig. 2) tritt das „Vorherrschen" des



Figur 2

Automobils stark hervor. Bei den Motor- und Fahrrädern ist 1928 gegenüber 1927 und 1926 eine Zunahme zu verzeichnen, da der Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtzahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugen überhaupt von je 32,9 % in den beiden Jahren 1926 und 1927 auf 37 % im Jahre 1928 angewachsen ist. Die Zunahme erfolgte auf Kosten der Pferdegespanne und namentlich der Straßenbahnen, die im Jahre 1928 erheblich weniger an Verkehrsunfällen beteiligt waren (Straßenbahnen 1926 = 11,3 %, 1927 = 12,6% dagegen 7,6 % im Jahre 1928).

Von Unfällen wurden im Jahre 1928 153 Fußgänger betroffen, gegenüber 127 im Vorjahre und 134 im Jahre 1926.

Im Zusammenhange mit der Zahl der an Unfällen Beteiligten seien einige Ergebnisse der Verkehrszählungen aufgeführt, die das Tiefbauamt jeweils zum Zwecke der Berechnung der Fahrbahnbelastung durchführt. Diese Verkehrszählungen erstrecken sich in der Regel auf die Zeit von 6 bis 21 Uhr, also über 15 Stunden und umfassen sämtliche Motorfahrzeuge, bespannten Fahrzeuge, Handwagen, Velos und Fußgänger. Im folgenden wird einzig auf die Ergebnisse von drei Verkehrszählungen an der Laupenstraße (Standort: Ecke Seilerstraße) abgestellt, die zur Kennzeichnung der Entwicklungstendenzen im Straßenverkehr vollauf genügen.

Von je 100 Straßenbenützern waren nach diesen Verkehrszählungen:

	Motorfahrzeuge	Bespannte Fahrzeuge	Handwagen	Velos	Fußgänger
1914	2	10	5	10	73
1922	8	7	5	14	66
1927	14	4	4	25	53

Die fortschreitende „Motorisierung" des Straßenverkehrs gelangt in obigen Zahlen deutlich zum Ausdruck: der prozentuale Anteil der Motorfahrzeuge hat sich von 1914 auf 1927 versiebenfacht. Dagegen ist die Zahl der bespannten Fahrzeuge prozentual um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Bemerkenswert ist außerdem noch die Vermehrung des Anteils an Radfahrern im Straßenverkehr von 10 % im Jahre 1914 auf 25 % im Jahre 1927.

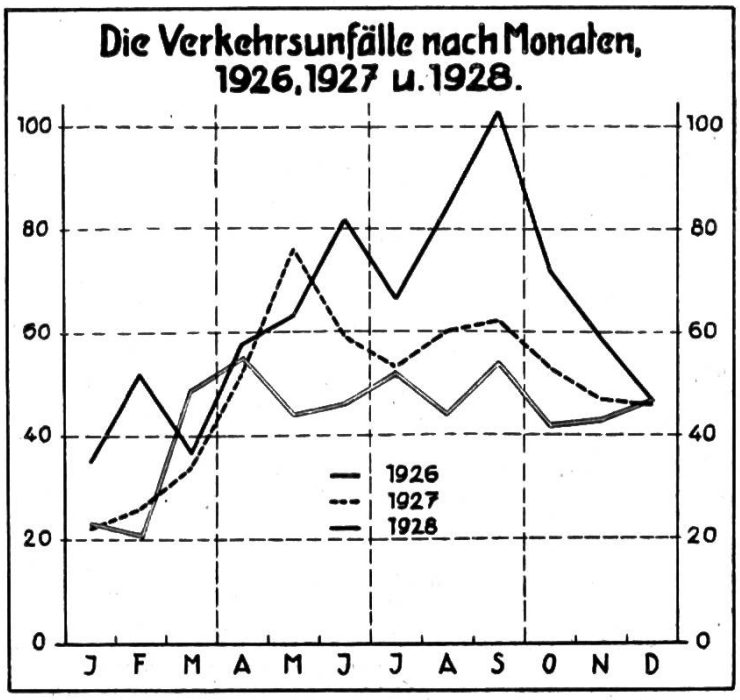
II. ZEIT UND ORT DER UNFÄLLE.

1. UNFALLZEIT.

Die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf die einzelnen Monate und Vierteljahre geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Zahl der Straßenverkehrsunfälle nach der Jahreszeit, 1926/28.

3 Monat / Vierteljahr	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
Januar	23	22	35	80	4,3
Februar	21	26	52	99	5,3
März	49	34	37	120	6,4
April	55	52	58	165	8,8
Mai	44	76	63	183	9,8
Juni	46	59	82	187	10,0
Juli	52	53	66	171	9,2
August	44	60	84	188	10,1
September	54	62	103	219	11,7
Oktober	42	53	72	167	8,9
November	43	47	59	149	8,0
Dezember	47	46	47	140	7,5
1. Vierteljahr	93	82	124	299	16,0
2. „	145	187	203	535	28,6
3. „	150	175	253	578	31,0
4. „	132	146	178	456	24,4
Überhaupt	520	590	758	1868	100,0



Figur 3

Die Unfallhäufigkeit steht in unverkennbarem Zusammenhang mit der Jahreszeit; von den 1868 Straßenverkehrsunfällen der Jahre 1926/28 ereigneten sich 1113 oder 59,6 % im 2. und 3. Vierteljahr. Die höchsten Zahlen weisen mit 10,1 und 11,7 % August und September, die niedrigsten mit 4,3 und 5,3 % Januar und Februar auf. Besser als in der Zahlenübersicht lassen sich die Verhältnisse in der Figur 3 überblicken. Die größte Zahl von Unfällen weist der September 1928 auf; dies ist zweifelsohne eine Folge des gesteigerten Verkehrs während der „Saffa".

In Bern ist auch die verschiedene Unfallhäufigkeit an den verschiedenen Wochentagen deutlich ausgeprägt. Auf die einzelnen Wochentage entfallen Verkehrsunfälle:

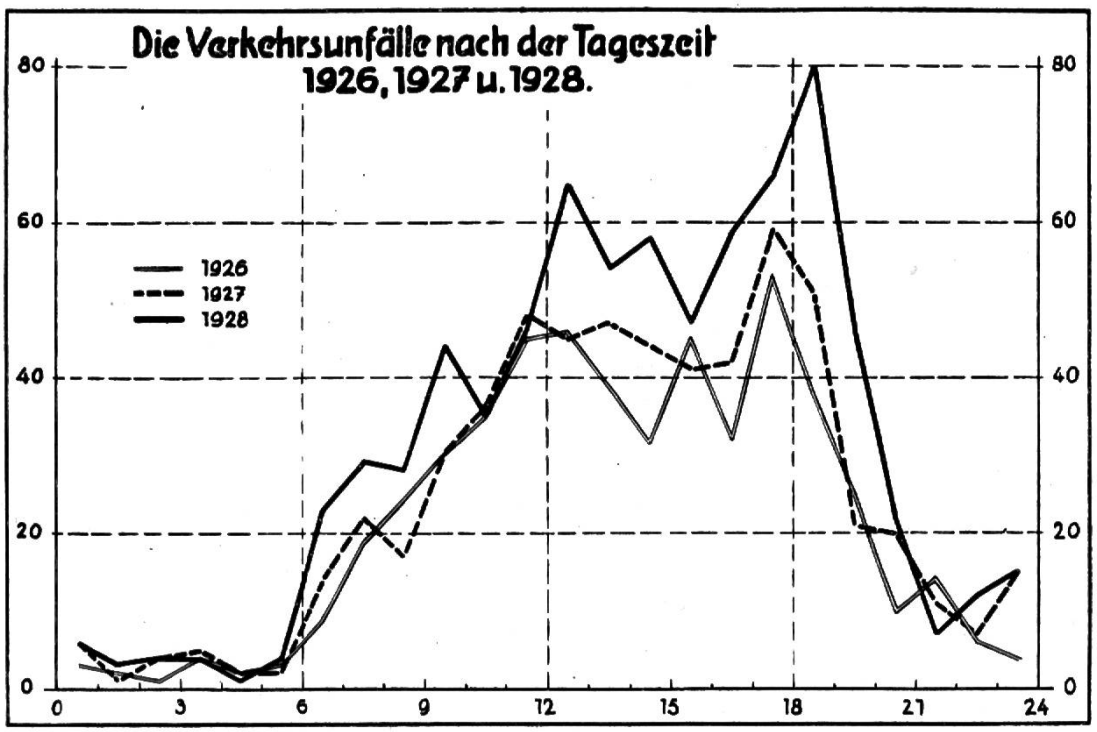
	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
Montag	68	85	85	238	12,7
Dienstag	87	102	131	320	17,1
Mittwoch	72	80	111	263	14,1
Donnerstag	69	79	118	266	14,2
Freitag	74	98	98	270	14,5
Samstag	93	101	138	332	17,8
Sonntag	57	45	77	179	9,6
Überhaupt	520	590	758	1868	100,0

Am Sonntag, wenn der Geschäftsverkehr ruht, ereignen sich erheblich weniger Verkehrsunfälle als an den andern Wochentagen, eine Erscheinung, die auch für andere Städte festgestellt ist. Unter den Wochentagen stehen Dienstag und Samstag, die beiden Berner Markttage, obenan; dies ist verständlich, führen doch Kaufleute, Handwerker und Landwirte, die den Markt beschicken, ihre Waren immer häufiger im Automobil herbei; auch ist an diesen Tagen der Verkehr in den Straßen zufolge der zahlreichen, einkaufenden Marktbesucher viel reger als an den andern Tagen.

Neben den Unterschieden nach der Jahreszeit und nach den Wochentagen, stehen solche nach der Tageszeit. Die Unfälle der Jahre 1926/28 verteilen sich auf die Stunden des Tages wie folgt:

Tageszeit	Zahl der Unfälle 1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
0—5	12	18	18	48	2,6
5—7	12	16	27	55	2,9
7—9	43	39	57	139	7,5
9—11	65	66	79	210	11,2
11—13	91	93	111	295	15,8
13—15	70	91	112	273	14,6
15—17	77	83	106	266	14,2
17—19	91	110	146	347	18,6
19—21	35	41	68	144	7,7
21—24	24	33	34	91	4,9
Überhaupt	520	590	758	1868	100,0

Die Unfallhäufigkeit zeigt im Laufe des Tages deutlich (siehe Fig. 4 !) zwei Spitzen; die eine mittags, die andere abends bei Geschäftsschluß; die Abendspitze ist deutlicher ausgeprägt als jene am Mittag; dies mag zum Teil im Winterhalbjahr auf die schlechtere Beleuchtung, zum Teil vielleicht auf größere Ermüdung und dadurch verringerte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und Fußgänger zurückzuführen sein.



Figur 4

2. UNFALLORT.

Über die Gesamtzahl der Unfälle und ihre Verteilung auf die innere Stadt und die Außenquartiere geben nachfolgende Zahlen Aufschluß:

	Straßenverkehrsunfälle				
	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
Innere Stadt ...	209	213	284	706	37,8
Brücken	19	34	33	86	4,6
Außenquartiere .	292	343	441	1076	57,6
Stadt Bern	520	590	758	1868	100,0

Die Zunahme der Verkehrsunfälle von 1927 auf 1928 verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf die innere Stadt und die Außenquartiere. Von 1926 auf 1927 dagegen ist die Zahl der Verkehrsunfälle in der inneren Stadt nahezu gleich geblieben, während sie in den Außenquartieren und auf den Brücken eine starke Zunahme erfahren hat.

In bezug auf die Unfallstelle sind folgende Zahlen aufschlußreich. Die Verkehrsunfälle verteilen sich auf:

	Zahl der Unfälle				
	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
Plätze	88	141	197	426	22,8
Straßenkreuzungen ..	224	194	250	668	35,8
Übrige Straßen .	189	221	278	688	36,8
Brücken	19	34	33	86	4,6
Stadt Bern	520	590	758	1868	100,0

Im Jahre 1926 ereigneten sich am meisten Unfälle an Straßenkreuzungen (43,1 %), 1927 und 1928 dagegen auf den „übrigen Straßen". Die stärkste Zunahme verzeichnen die Unfälle auf „Plätzen", die 1928 gegenüber 1926 um 123,9 % zugenommen haben.

Die Frage, auf welchen Straßen und Plätzen sich die meisten Unfälle ereignen, ist für die Unfallbekämpfung von der allergrößten Bedeutung. Ein anschauliches Bild kann hierüber am ehesten ein Verkehrsunfallplan vermitteln, in dem die einzelnen Verkehrsunfälle kenntlich gemacht sind. Ein solcher Plan konnte bereits der stadtbernischen Unfallstatistik für das Jahr 1927 beigefügt werden. Ein gleicher Plan ist für die Verkehrsunfälle des Jahres 1928 erstellt worden und ebenso ein solcher nachträglich für jene des Jahres 1926. Die städtische Baudirektion hat von den drei nun vorliegenden Plänen Klischees erstellen lassen, die der in Aussicht genommenen Veröffentlichung über den Wettbewerb für „Groß-Bern" beigefügt werden sollen. Dank dem Entgegenkommen der genannten Behörde ist das Statistische Amt in der Lage, diese Klischees auch für die vorliegende Veröffentlichung zu verwenden.

In dem vom Plan (siehe Anhang) umschlossenen Stadtgebiet ereigneten sich von den Unfällen überhaupt:

1926	314	oder	60,4 %
1927	346	„	58,6 %
1928	431	„	56,9 %

Die übrigen Unfälle verteilen sich auf die weiter außenliegenden Teile der Stadt.

Eine vergleichende Gegenüberstellung der Verkehrsunfallpläne bezüglich der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet in den Jahren 1926/28 zeigt deutlich, wie sich die im Weichbild vorgekommenen Unfälle an bestimmten Stellen stark häufen. Folgende Tatsachen können festgehalten werden:

1. Kornhausbrücke-Kornhausplatz. Die drei Unfallkarten zeigen, daß die Verkehrsunfälle auf der Kornhausbrücke und dem Kornhausplatz, sowie bei der Einmündung der Nägeligasse, Ecke Stadttheater 1926, 1927 und 1928 sich besonders gehäuft haben. Die Zahl der Unfälle wird hier zurückgehen, sobald die Lorrainebrücke, die die Kornhausbrücke in weitgehendem Maße entlasten wird, dem Verkehr übergeben werden kann. Mit der Eröffnung der Lorrainebrücke werden auch die häufigen Verkehrsunfälle beim Gebäude der Stadtpolizei, Südwestecke, zurückgehen, namentlich, wenn dort gleichzeitig durch Zurücknehmen der beiden Trottoirecken eine flüssigere Linienführung hergestellt wird.

2. Eine zweite Verkehrsunfallgefahr bildet der Engpaß bei der alten Hauptwache am Kasinoplatz, die mit dem in Aussicht genommenen Durchbruch der Theodor-Kochergasse und der Neugestaltung des Kasinoplatzes behoben werden kann.

3. Gefährlich sind ferner die Amthaus- und Schauplatzgasse mit dem dazwischen liegenden Bundesplatz, wo sich, vornehmlich bei der Nord-Ostecke der Kantonalbank, die Unfälle stark häufen. Eine Besserung wird auch hier mit dem Durchbruch der Theodor-Kochergasse eintreten. Die in Aussicht genommene Straßenkorrektion sollte hier nach der Ansicht der Polizeidirektion durch die Einführung von Einbahnstraßen ergänzt werden, um eine klare und sichere Verkehrsregelung zu ermöglichen.

4. Eine gefährliche Kreuzung bildet der Knotenpunkt Bärenplatz-Spitalgasse-Waisenhausplatz, an welchem die allzustark nach Westen vorgeschobenen Perroninseln der Straßenbahn die Fahrbahn einengen. Eine Herabminderung der zahlreichen Unfälle kann hier ermöglicht werden durch Zurücknehmen der Schutz- und Perroninseln am westlichen Kopf um zirka 3 Meter und gleichzeitiger Errichtung von zwei breiten Schutzflächen, die mit den bestehenden Trottoirs auf dem Bären- und Waisenhausplatz zu einem zusammenhängenden Ganzen zu verbinden wären, wie dies von der Polizeidirektion schon vor 2 Jahren verlangt worden ist.

5. Eine erhebliche Unfallgefahr bilden die Verkehrsknotenpunkte zwischen Heiliggeistkirche und Bahnhofhalle und am Südende der Schanzenstraße (Einmündung der Schanzenstraße in die Laupenstraße und den Bubenbergplatz), wo die Verkehrsunfälle immer zahlreicher werden. Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Alignements- und Bebauungsplan auf dem Gebiete des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, sowie für die Verkehrsregelung auf demselben hat gezeigt, welche Maßnahmen hier vorzukehren sind, um die Zusammenstöße herabzumindern oder ganz zu verunmöglichen.

6. Außerhalb der inneren Stadt, aber in nächster Nähe derselben, ereignen sich auf dem Viktoriaplatz und beim Tierspital häufig Verkehrsunfälle. Auf dem Viktoriaplatz sind mit der Pflästerung der Kornhausstraße im Jahre 1928 Tram- und Schutzinseln erstellt worden, welche zweifelsohne verkehrsregelnd wirken werden. Die Wirksamkeit dieser Anordnung wird sich im laufenden Jahre erweisen.

Beim Tierspital wird eine Verunmöglichung von Verkehrsunfällen durch besondere polizeiliche Vorschriften und Maßnahmen gesucht werden müssen. Einer gänzlichen Beseitigung der Unfallmöglichkeit wird hier aber wohl immer die Solothurn-Zollikofen-Bahn im Wege stehen.

7. Ein Unfallherd außerhalb der inneren Stadt bildet je länger je mehr der Helvetiaplatz. Auch hier werden zurzeit Mittel und Wege geprüft, um für die Zukunft eine größere Sicherheit für den Fußgänger- u. Fahrverkehr zu erreichen.

Mit der Hervorhebung der gefährlichsten Verkehrswege oder Verkehrsknotenpunkte möchte der Benützer dieser Statistik zu einem noch eingehenderen Studium der drei Verkehrsunfallpläne veranlaßt werden; es werden sich dabei sicher noch weitere gefährliche Stellen finden lassen. Auch die angeführten Abhilfsmaßnahmen, auf die das Statistische Amt durch Herren Stadtingenieur Reber und Polizeikommissär Müller in verdankenswerter Weise aufmerksam gemacht worden ist, sind lange nicht erschöpfend; ihr einziger Zweck ist ebenfalls, den Leser anzuregen, sich mehr als bisher mit den stadtbernischen Verkehrsproblemen zu beschäftigen.

III. UNFALL-FOLGEN.

Von den 1868 Straßenverkehrsunfällen der Jahre 1926/28 verliefen 980 mit Personenverletzungen und 888 nur mit Sachschaden. Verletzt wurden insgesamt 1089 Personen, davon 34 tödlich. Die Verteilung der Verletzten und Getöteten auf die einzelnen Jahre und nach dem Geschlecht geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Die Folgen der Straßenverkehrsunfälle 1926/28.

4 Unfall-Folgen	1926	1927	1928	1926/28
Getötete Personen:				
Männer	12	2	7	21
Frauen	1	2	2	5
Kinder unter 15 Jahren	6	—	4	10
Überhaupt	19	4	13	36
Zahl der Unfälle	17	4	13	34
Verletzte Personen:				
Männer	164	239	260	663
Frauen	63	73	86	222
Kinder unter 15 Jahren	46	58	64	168
Überhaupt	273	370	410	1053
Zahl der Unfälle	248	325	373	946
Getötete und verletzte Personen	292	374	423	1089
Zahl der Unfälle	265	329	386	980
Unfälle mit nur Sachschaden	255	261	372	888
Straßenverkehrsunfälle überhaupt	520	590	758	1868

Es haben zugenommen:	1926/27 abs.	1926/27 in %	1927/28 abs.	1927/28 in %	1926/28 abs.	1926/28 in %
die Unfälle überhaupt	70	13,5	168	28,5	238	45,8
die Unfälle mit Personenverletzungen	64	24,2	57	17,3	121	45,7
die Unfälle mit nur Sachschaden	6	2,4	111	42,5	117	45,9
die Zahl der verletzten und getöteten Personen	82	28,1	49	13,1	131	44,9

Betrachtet man zunächst die Veränderungen 1928 gegenüber 1926, so fällt vor allem die gleichmäßige Zunahme bei allen Gruppen auf; diese beträgt etwas weniger als die Hälfte (44,9 bis 45,8 %); dagegen ist die Veränderung

von 1926 auf 1927 und von 1927 auf 1928 eine verschiedene. Die Unfälle überhaupt nahmen von 1927 auf 1928 stärker zu als von 1926 auf 1927, hauptsächlich zufolge des starken Anschwellens der (reinen) Sachschadenunfälle, die von 261 im Jahre 1927 auf 372 im Jahre 1928 stiegen. Eine entgegengesetzte Entwicklung verzeichnen die Unfälle mit Personenverletzungen, wo die Zunahme 1926/27 größer ist, als 1927/28. Infolgedessen ist auch die Zunahme der Zahl der verletzten und getöteten Personen 1926/27 eine größere als von 1927 auf 1928.

Die folgende Aufstellung zeigt, bei wieviel Unfällen eine bzw. mehrere Personen verunfallten (Getötete und Verletzte):

Zahl der Unfälle bei denen	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
1 Person verunfallte	240	299	355	894	91,2
2 Personen verunfallten ...	24	21	26	71	7,3
3 Personen verunfallten ...	—	5	4	9	0,9
4 und mehr Personen verunfallten	1	4	1	6	0,6
Unfälle mit Personenverletzungen	265	329	386	980	100,0
Verunfallte Personen	292	374	423	1089	
Bei 100 Unfällen verunfallten durchschnittlich Personen	110	114	110	111	

In der weit überwiegenden Zahl (91,2 %) der Fälle verunfallten jeweilen nur eine Person.

Eine weitere Frage ist die, ob bei Verkehrsunfällen häufiger Fahrzeuginsassen oder Fußgänger heimgesucht werden? Hierüber geben die nachfolgenden Zahlen Aufschluß:

Von den getöteten Personen waren:	1926	1927	1928	1926/28
Fahrzeuginsaßen	9	3	5	17
Fußgänger	10	1	8	19
Überhaupt	19	4	13	36

Von den verletzten Personen waren:	1926	1927	1928	1926/28 absolut	1926/28 in %
Fahrzeuginsaßen	150	244	265	659	62,6
Fußgänger	123	126	145	394	37,4
Verletzte Personen überhaupt	273	370	410	1053	100,0

Während von 1926 bis 1927 die Zahl der verletzten Fahrzeuginsaßen ganz erheblich zugenommen hat und jene der verletzten Fußgänger dagegen annähernd gleich blieb, ist für 1927 bis 1928 bei beiden Gruppen von Verletzten eine gleichmäßige, nicht erhebliche Zunahme zu verzeichnen.

Die Frage nach der Art der Verletzung (Hauptverletzung), wird durch folgende Zahlen beantwortet:

	1926		1927		1928		1926/28	
Schädelbruch	2	45	12	84	11	88	25	217
Knochenbruch	23		42		44		109	
Gehirnerschütterung	14		24		22		60	
Andere schwere Verletzungen	6		6		11		23	
Quetschungen und Schürfungen	145	228	174	286	229	322	548	836
Andere leichte Verletzungen	83		112		93		288	
Überhaupt	273		370		410		1053	

Zugenommen haben von 1927 bis 1928 hauptsächlich die Unfälle mit leichten Verletzungen, wogegen die Unfälle mit schweren Verletzungen fast gleich geblieben sind.

IV. UNFALL-VERSCHULDEN.

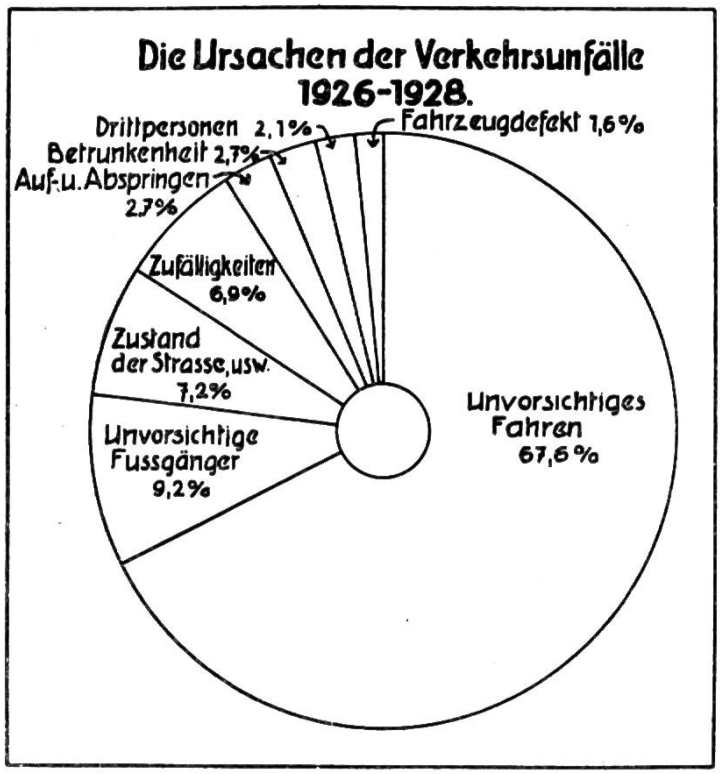
Wer verschuldete die 1868 Straßenverkehrsunfälle der Jahre 1926, 1927 und 1928: die Lenker der Fahrzeuge, die Fußgänger oder beide zusammen? Die Frage, wer bei einem Unfall als der schuldige Teil anzusprechen sei, ist in vielen Fällen nur schwer, oft aber überhaupt nicht zu entscheiden. Im Unfallbericht wird zwar meistens einer der Beteiligten bezeichnet, der die Hauptschuld am Unfall trage, wobei es sich hier um das Urteil des berichterstattenden Verkehrspolizisten handelt. 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 etwa die Hälfte 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 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 Unfalles sein.

Da die stadtbernische Unfallstatistik auf Unfallberichten beruht, in denen der Hergang zu beschreiben ist, und dies dank der hervorragenden Gewissenhaftigkeit der Berichterstatter auch regelmäßig und ausführlich geschieht, so läßt sich daraus immerhin ein Bild über die Verschuldensfrage gewinnen. Dieses Bild ist von subjektiven Urteilen der berichterstattenden Organe natürlich nicht ganz frei, gibt aber gleichwohl wertvolle Anhaltspunkte für die Aufklärung und die Unfallbekämpfung. Mit diesen Einschränkungen möchten die in der nachstehenden Übersicht ausgewiesenen Zahlen über die Straßenverkehrsunfälle nach dem Verschulden gewertet und benützt werden.

Unfallverschulden, 1926/28.

5 Verschulden	Zahl der Unfälle				Verhältniszahlen
	1926	1927	1928	1926/28	1926/28
Unvorsichtiges Fahren	322	319	527	1168	62,6
Unvorsichtiges Fahren und Fahrzeugdefekt	13	10	4	27	1,4
Unvorsichtiges Fahren und Zustand der Straße	15	26	5	46	2,5
Unvorsichtiges Fahren u. unvorsichtige Fußgänger	8	6	7	21	1,1
Betrunkenheit	3	25	23	51	2,7
Fahrzeugdefekt	9	8	13	30	1,6
Zustand der Straße und Hindernisse	35	61	38	134	7,2
Unvorsichtige Fußgänger	51	48	73	172	9,2
Auf- und Abspringen von Fahrzeugen	15	26	9	50	2,7
Drittpersonen	7	25	8	40	2,1
Zufälligkeiten	42	36	51	129	6,9
Überhaupt	520	590	758	1868	100,0

Was lehrt diese Übersicht? Weitaus am häufigsten ist auf der Verkehrsunfallkarte als Ursache des Unfalles „unvorsichtiges Fahren" angegeben (siehe Fig. 5), 1262 Mal, d. h. in 67,6 % (1926 = 68,9 %; 1927 = 61,3 %;



Figur 5

1928 = 71,7 %) aller Straßenverkehrsunfälle, die sich in den drei Jahren 1926, 1927 und 1928 ereigneten, ist dies der Fall. In 1168 von den 1262 Fällen wird ausschließlich diese Unvorsichtigkeit als Unfallgrund genannt!

An zweiter Stelle, wenn auch in weitem Abstande, kommt als Unfallgrund die Unvorsichtigkeit eines Fußgängers in Frage, nämlich in 172 Fällen und in 21 Fällen wird sie mit Unvorsichtigkeit des Fahrers zusammen genannt.

An dritter Stelle folgen die Verkehrsunfälle, bei denen als Unfallgrund der Zustand der Straße (Eis, Nässe, glatte Tramschienen usw.) oder Hindernisse und Unübersichtlichkeit genannt werden. In 134 Fällen war dies die ausschließliche Unfallursache und 46mal spielte gleichzeitig auch unvorsichtiges Fahren mit.

Unfälle zufolge Betrunkenheit des Fahrzeuglenkers ereigneten sich nach den Verkehrsunfallkarten 1926/28 51. Auf- und Abspringen von Fahrzeugen wird 50mal als Unfallursache angegeben. Drittpersonen waren 40mal Verursacher von Unfällen. Verschiedentlich wurden von Mutwilligen die Bremsen stehender Fahrzeuge gelöst usw., oder es gaben laufengelassene Hunde, die Velofahrer anrannten oder Autos belästigten, Anlaß zu Unfällen. In 129 Fällen waren lediglich mißliche Zufälligkeiten die Ursache, ohne daß einem Beteiligten dabei eine Schuld zugeschoben werden konnte. In der graphischen Darstellung, Fig. 5, tritt die Bedeutung der verschiedenen Unfallursachen deutlich zutage.

Als wichtiges Ergebnis dieses Abschnittes ist festzuhalten, daß 1462 (1168 + 51 + 172 + 50 + 21), d. h. nahezu $^4/_5$ (78,3 %) aller Unfälle hätten ver-

mieden werden können, wenn Fahrzeuglenker und Fußgänger mehr Vorsicht hätten walten lassen.

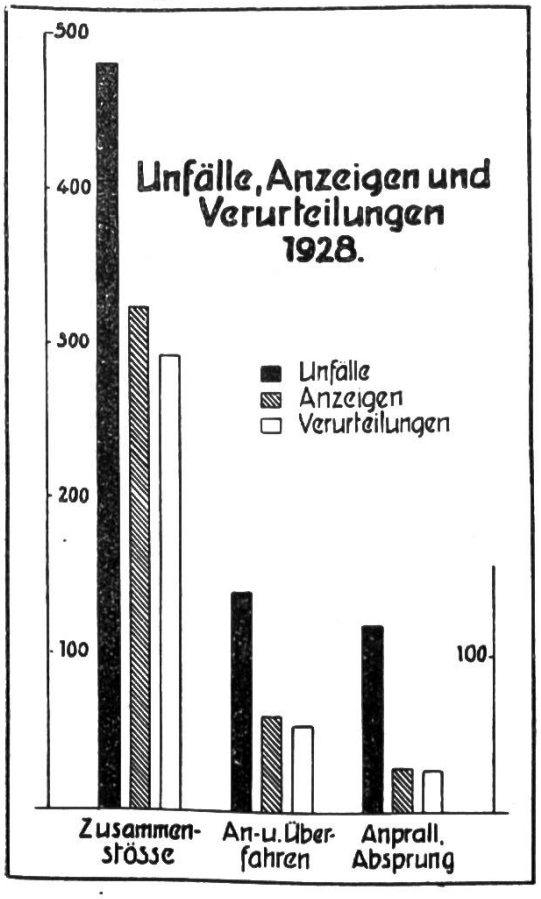
Diese Zahlen, wenn sie, wie erwähnt, vielleicht auch statistisch nicht ganz einwandfrei und objektiv sein mögen, zeigen mit erschreckender Deutlichkeit, daß bei den Straßenverkehrsunfällen Unvorsichtigkeit und Sorglosigkeit die ausschlaggebende Rolle spielen.

Über die Zahl der eingereichten Strafanzeigen gibt die folgende Übersicht Aufschluß.

Eingereichte Strafanzeigen, 1926/28.

6 Art des Verkehrsunfalles	Unfälle 1926/28	Eingereichte Strafanzeigen 1926/28	
		absolut	in %
Zusammenstöße von Fahrzeugen	1154	655	56,8
An- bzw. Überfahren von Fußgängern ...	354	162	45,8
Anprall, Sturz usw. von Fahrzeugen	316	80	25,3
Überhaupt	1824	897	49,2

Strafanzeigen wurden in den drei Jahren bei 897 Unfällen, d. h. bei 49 % aller Fahrzeugunfälle, gegen einen oder mehrere Fahrzeuglenker eingereicht. Über die Erledigung der Strafanzeigen können erstmals für das Jahr 1928 Angaben gemacht werden.



Figur 6

Im Jahre 1928 ereigneten sich, wie oben bemerkt, 758 Straßenverkehrsunfälle, davon 744 reine Fahrzeugunfälle; Strafanzeigen wurden in 417 Fällen eingereicht. Freisprüche erfolgten 16 und 10 Strafanzeigen waren auf Juni 1929 noch nicht erledigt. Die Zahl der aufgehobenen Anzeigen beträgt 13. Auf die einzelnen Unfallarten verteilen sich die Anzeigen usw. folgendermaßen:

	Fahrzeug-Unfälle überhaupt	Strafanzeigen	Art der Erledigung: Verurteilungen	Freispruch	Aufgehobene Anzeigen	Unerledigte Anz.
Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen	482	325	294	12	12	7
An- bzw. Überfahren von Fußgängern	142	63	56	4	1	2
Anprall, Sturz usw. von Fahrzeugen	120	29	28	—	—	—
Überhaupt	744	417	378	16	13	10

Bei den Zusammenstößen erfolgen absolut und relativ am meisten Anzeigen. Wie auch die Fig. 6 zeigt, werden von den Anzeigen verhältnismäßig die meisten durch Verurteilung erledigt in der Gruppe „Anprall, Absprung und Sturz von Fahrzeugen".

Von den 378 Urteilen wurden 433 Personen betroffen, und zwar:

	Zahl der verurteilten Personen überhaupt	Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen	An- bzw. Ueberfahren von Fußgängern	Anprall, Sturz von Fahrzeugen
Führer von Personenautos	208	172	20	16
Führer von Lastautos	48	39	3	6
Motorradfahrer	71	62	8	1
Velofahrer	91	64	24	3
Führer von Pferdefuhrwerken	8	6	1	1
Straßenbahner	—	—	—	—
Mitfahrende	5	—	1	4
Fußgänger	2	—	1	1
Überhaupt	433	343	58	32

Verurteilt wurden demnach 433 Personen, und zwar betrifft es bei:

256 oder 59,1 % aller Verurteilten Führer von Personen und Lastautos und bei

162 oder 37,4 % aller Verurteilten Motor- und Velofahrer!

Von den 433 im Jahre 1928 Verurteilten wurden 6 mit Freiheitsstrafen und 427 mit Bußen belegt. Die Höhe der verhängten Bußen geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Fahrzeuglenker usw.	Zu Bußen Verurteilte überhaupt	Bußen bis Fr. 5	Fr. 10—19	Fr. 20—49	Fr. 50—99	über 100
Führer von Personenautos	204	14	25	114	42	9
Führer von Lastautos	47	1	7	32	4	3
Motorradfahrer	71	4	14	47	6	—
Velofahrer	90	53	22	13	2	—
Führer von Pferdefuhrwerken	8	—	5	3	—	—
Straßenbahner	—	—	—	—	—	—
Mitfahrende	5	—	—	4	1	—
Fußgänger	2	1	1	—	—	—
Überhaupt	427	73	74	213	55	12

Die 427 Bußenfälle entsprechen einer Gesamtsumme von Fr. 11 090. In 3 Fällen wurden mit einer Freiheitsstrafe gleichzeitig noch Bußen im Betrage von Fr. 585 verhängt, so daß die Gesamtsumme der ausgesprochenen Bußen Fr. 11 675 beträgt. Die ausgesprochenen Bußen sind sicher nicht übertrieben hoch, wurden doch im Jahre 1928 360 von den Gebüßten bloß mit einer Buße von unter Fr. 50 belegt. Eine Buße von über Fr. 100 hatten 12 Gebüßte zu entrichten. Erinnert man sich an die Zahlen über die 13 Getöteten und 410 Verletzten des Jahres 1928, davon 8 bzw. 145 Fußgänger, so drängt sich dem

objektiven Betrachter, wenn er seine Blicke über die Bußentabelle gleiten läßt, unwillkürlich die Frage auf, ob mit solchen milden Bestrafungen die von allen Einsichtigen geforderte vermehrte „Sicherheit der Straße" herbeigeführt werden kann? Auch die Zahlen über Entzug der Fahrbewilligung zeigen, daß Rücksichtslosigkeit und Sorglosigkeit im Straßenverkehr in der Regel nicht streng genug geahndet werden. An 758 Verkehrsunfällen im Jahre 1928 waren nach Übersicht 2472 Personenauto, 138 Lastauto und 136 Motorräder beteiligt. Die Fahrbewilligung wurde bloß 10 Führern von Personen- und 4 Führern von Lastwagen entzogen. Über den Grund und die Dauer des Entzuges gibt die folgende Aufstellung Aufschluß:

		Dauer des Entzuges			
	Überhaupt	unter 1 Jahr	1 Jahr u. mehr	dauernd	unbestimmt
Unfall mit tötlichem Ausgang, verschuldet	4	—	3	—	1
Unfall mit tötlichem Ausgang, ohne Verschulden	3	—	—	—	3
Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften	3	2	1	—	—
Betrunkenheit	4	3	—	1	—
Überhaupt	14	5	4	1	4

In der Regel traten zu den obgenannten Gründen des Entzuges noch erschwerend hinzu: Vorstrafen, Verhalten beim Unfall usw.

Eine Frage hat zweifelsohne der aufmerksame Leser dieses Abschnittes noch zu stellen: welche Erledigung haben jene Straßenverkehrsunfälle durch den Strafrichter erhalten, die Todesopfer zur Folge hatten? Tödlich verliefen (Übersicht 3) im Jahre 1928 13 Verkehrsunfälle mit 13 Todesopfern, wobei eine Strafanzeige in 10 Fällen eingereicht wurde; in 3 Fällen unterblieb eine solche. Die 10 Strafanzeigen fanden folgende Erledigung: in 4 Fällen verurteilte der Strafrichter den Schuldigen zu einer Freiheitsstrafe, in 4 Fällen verhängte er eine Buße und in 2 Fällen erfolgte ein Freispruch.

Eine Freiheitsstrafe hatten zwei weitere Straßenverkehrsunfälle zur Folge, die nicht tötlich verliefen.

Wie im einzelnen die Straßenverkehrsunfälle des Jahres 1928 strafrichterlich erledigt wurden, kann besser als mit Zahlen durch eine knappe Schilderung der krassesten Fälle gezeigt werden. Aufgeführt werden nachstehend die 13 tötlich verlaufenen, sowie jene 2 nicht tödlichen Fälle, wo die betreffenden Fahrzeuglenker eine Gefängnisstrafe erhielten.

Die Gerichte bestimmen durch ihre Praxis die Mentalität der Fahrer. Sind die Gerichte streng, so wird sich der Fahrer mehr in Acht nehmen. Ob insbesondere in den nachstehend aufgeführten Fällen die Gerichtsurteile teilweise nicht zu milde und zu nachsichtig zu bezeichnen sind, bleibt dem Urteil des Lesers überlassen.

1. Der Führer eines Personenautos überfährt in übersetztem Fahrtempo morgens 6 Uhr an der Tiefenaustraße einen Velofahrer und macht sich aus dem Staube, den Verunfallten hilflos liegen lassend, der nachher ins Insel-

spital transportiert wird und dort seinen Verletzungen erliegt. Der Autofahrer, der am Unglückstag bis in den Morgen hinein in Bern an einem Maskenball teilgenommen hatte, konnte erst nach umfassenden Nachforschungen ermittelt werden. Urteil des Amtsgerichtes: 14 Monate Korrektionshaus, Fr. 500 Buße und dauernder Entzug der Fahrbewilligung. Durch Appellation an das Obergericht wurde dieses Urteil in 6 Monate Korrektionshaus, umgewandelt in 90 Tage Einzelhaft, Fr. 500 Buße und Entzug der Fahrbewilligung bis Ende 1930 abgeändert.

2. Bei der unübersichtlichen Einmündung der Bernstraße (Unterführung) in die Freiburgstraße überfährt ein unachtsam fahrender Automobilist eine Velofahrerin. Während die Velofahrerin von Bümpliz durch die Bernstraße kommend, in weitem Bogen richtig in die Freiburgstraße einfährt, gibt der unvorsichtigerweise sich mit den Insassen des Autos unterhaltende Fahrzeuglenker in der Verwirrung Vollgas und überfährt infolgedessen die Velofahrerin. Der Automobilist hatte keine Signale gegeben und konnte seinen Wagen erst zum Halten bringen, nachdem er über 40 m von der Unfallstelle entfernt war. Die Verunfallte wurde durch die Autoinsassen in das Inselspital verbracht, wo sie ihren Verletzungen erlag. Urteil: Korrektionshaus, bedingt erlassen. Buße.

3. An einem Markttage fährt ein Automobilist durch die Speichergasse, an der Automobile und Fahrzeuge von Marktbesuchern parkiert worden sind. Plötzlich springt beim Schulhaus ein Mädchen zwischen zwei Wagen hindurch auf die Straße. Trotz sofortigem Stoppen wird das Mädchen von der Stoßstange erfaßt und schlägt den Kopf heftig am Kühler auf. Nach drei Tagen verstarb das Mädchen im Inselspital, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben. Urteil: Korrektionshaus, Entzug der Fahrbewilligung auf zwei Jahre, beides bedingt erlassen.

4. Ein Autofahrer überfährt einen Fußgänger. Auf der Kirchenfeldbrücke fährt um 6 Uhr morgens im Spätherbst bei mißlichen Witterungs- und Beleuchtungsverhältnissen ein Personenauto von hinten in voller Wucht an einen Handwagen. Der den Wagen ziehende Mann wird zu Boden geschleudert und stirbt nach kurzem auf der Unfallstelle. Der Autolenker war durch die angelaufene Windschutzscheibe und das Autoverdeck, sowie durch die ungenügende Beleuchtung stark an der Sicht behindert. Urteil: Korrektionshaus, bedingt erlassen.

5. Zusammenstoß zwischen Velofahrer und Personenauto. Ein in raschem Tempo die Gutenbergstraße herabfahrender Radfahrer biegt in weitem Bogen in die Schwarztorstraße (Richtung Belpstraße) ein und prallt infolgedessen auf ein Personenauto, das mit mäßiger Geschwindigkeit auf der rechten Straßenseite von der Belpstraße herkam. Der Velofahrer stirbt nach einigen Tagen im Inselspital an den erlittenen Verletzungen. Die Autolenkerin trifft an dem Unfall keine Schuld. Die Bremsen an ihrem Auto waren aber in schlechtem Zustand, weshalb sie verzeigt wurde. Urteil: Buße wegen Fahren mit mangelhaft wirkenden Bremsen.

6. Überfahren eines Fußgängers durch Personenautomobil. Ein Fußgänger, der den Thunplatz in der Richtung Burgernziel auf der rechten Seite überquert, wird von einem in derselben Richtung fahrenden Personenauto ange-

fahren und umgeworfen. Der Autofahrer verbringt den Verunfallten sofort in das Spital, wo dieser nach einigen Tagen den erlittenen Verletzungen erliegt. Urteil: Buße wegen wirkungslosen Bremsen.

7. Überfahren eines Fußgängers durch ein Personenauto. Beim Einbiegen von der Murtenstraße in die Bühlstraße fährt ein Personenauto einen die Straße überquerenden Mann an, der darauf einen Beinbruch erleidet. Der langsam fahrende Automobilist kann sofort anhalten, so daß der Fußgänger nicht überfahren wird. Der Verunfallte wird in das Inselspital verbracht, wo er nach zwei Tagen an einer Fettembolie verstirbt. Urteil: Wegen Widerhandlung gegen die Autovorschriften Buße, Freispruch gegenüber der Klage wegen fahrlässiger Tötung.

8. Ein Lastwagen und ein Personenautomobil fahren an der Straßenkreuzung Bolligenstraße-Pulverstraße aneinander. Beim Zusammenprall, der sehr heftig erfolgt, wird ein im Lieferungswagen mitfahrender Knabe tötlich verletzt. Urteil: Die Strafklage gegen den einen Automobilisten wird aufgehoben; der andere Automobilfahrer wird freigesprochen.

9. Überfahren eines Fußgängers durch ein Personenauto. Bei regnerischem, trübem Wetter wird nachts um 1 Uhr an der Freiburgstraße ein auf der Straße (statt auf dem Trottoir) gehender Mann von einem Auto angefahren. Der Autolenker hält nach einer gewissen Strecke an, da er das Gefühl hatte, mit irgendetwas zusammengestoßen zu sein. Er läuft auf der Straße zurück, bemerkt aber in der Dunkelheit den am Boden liegenden Verunglückten nicht, der erst nach einer halben Stunde bewußtlos aufgefunden und in das Inselspital verbracht wird, wo er tags darauf stirbt. Urteil: Freispruch gegen Anklage auf fahrlässige Tötung.

10. Überfahren eines Velofahrers durch den Anhängewagen eines Lastautos. Ein Chauffeur fährt mit seinem Lastwagen mit Anhängewagen auf der Freiburgstraße in der Gegend des Südbahnhofes Bümpliz in der Richtung Thörishaus. Vor ihm fahren zwei Radfahrer in derselben Richtung. Längs des Trottoirs auf der rechten Straßenseite zieht sich eine aufgeweichte Schneeschicht hin. Der Lastwagenführer gibt Signal und fährt den beiden Velofahrern vor, die nach der rechten Straßenseite ausweichen und demzufolge auf die erwähnte Schneeschicht fahren. Der eine rettet sich kurzerhand auf das Trottoir. Der zweite hingegen wird vom Lastwagen gestreift und vom Anhängewagen überfahren, da der Lastwagen einem aus der entgegengesetzten Richtung kommenden Personenauto ausweichen muß. Der vom Anhänger überfahrene Radfahrer stirbt kurz nachher an den Folgen der erlittenen Verletzungen auf der Unfallstelle. Urteil: Buße wegen zu großer Geschwindigkeit. Freispruch gegen Anklage auf fahrlässige Tötung.

11. Zusammenstoß zwischen Lastauto und Velofahrer. An der Länggaßstraße fährt ein Lastwagen dem haltenden Tram links vor. An der linken Straßenseite stationieren vor dem haltenden Straßenbahnwagen ein Kehrichtwagen und ein Personenauto. In demselben Moment, da der Lastwagen dem Tram vorfährt, kommt aus der entgegengesetzten Richtung ein Knabe auf einem Velo dahergefahren und will dem Lastwagen links ausweichen. Dagegen will der Lastwagenführer, nachdem er den Tramwagen passiert hatte und bereits nach rechts gefahren war, noch weiter nach rechts ausweichen. Der

Velofahrer prallt infolgedessen an die linke Seite des Lastwagens, kommt zu Fall und gerät unter das linke Rad des Autos. Urteil: Buße wegen Widerhandlung gegen die Automobilvorschriften. Freispruch betreffend Anklage auf fahrlässige Tötung.

12. Anfahren eines Knaben durch Personenauto. Ein Personenauto fährt in angemessenem Tempo durch die Brunnmattstraße. Ein Knabe springt plötzlich auf die Straße hinaus direkt gegen das Auto. Er wird trotz sofortigem Anhalten des Autos auf den Boden geworfen. Der Knabe stirbt kurz nach der Einlieferung in das Inselspital. Keine Anzeige.

13. Anfahren einer Fußgängerin durch Personenautomobil. Ein Personenauto fährt hinter einem Lastauto durch die Freiburgstraße in der Richtung Bern. In der entgegengesetzten Richtung kommt eine Frau ganz auf der rechten Straßenseite. Sobald der Lastwagen an ihr vorbei ist, schwenkt die Frau plötzlich nach links ab, um vor dem Personenauto hindurch gegen ihre Wohnung zu gehen. Trotz sofortigem Stoppen wird die Frau von einem Kotflügel des Autos erfaßt und zu Boden geschleudert. Nachdem die Frau in ihre Wohnung verbracht worden ist, kann der sofort herbeigerufene Arzt nur noch den Tod feststellen. Es erfolgte keine Anzeige.

14. Vier Studenten einer Verbindung, die um 11 Uhr nachts betrunken vom Nachtschoppen kommen, besteigen ein an der Zeughausgasse stationiertes, fremdes Auto. Der eine setzt sich an das Steuer und fährt mit dem Wagen durch Zeughausgasse und Aarbergergasse bis gegen das Bollwerk. Er fährt in raschem Tempo und stoppt dann so heftig, daß sich der Wagen um seine Achse dreht, rückwärts über das Trottoir hinauffährt und an dem Zollamtgebäude anprallt. Drei der Studenten machen sich aus dem Staube, der vierte Kommilitone bleibt schwer betrunken im Auto liegen. Der Schaden am Auto beträgt ungefähr Fr. 1000. Urteil: Der Autolenker wird zu einer Gefängnisstrafe und Buße verurteilt mit bedingtem Straferlaß. Die drei übrigen Studenten zu einer Buße.

15. Zusammenstoß zwischen Velofahrer und Fußgänger. Ein Polizist, der an der Freiburgstraße einen ohne Licht fahrenden Velofahrer durch Zuruf zum Absteigen auffordert, wird von diesem angefahren. Beide kommen dabei zu Fall. Hierauf steigt der Radfahrer wieder auf, um sich davon zu machen, kommt aber nach kurzer Fahrt wieder zu Fall. Vom Polizisten angehalten und nach seinen Personalien gefragt, verweigert er jede Auskunft, macht sich los und reißt aus. An Hand der Velokontrolle konnten seine Personalien ausfindig gemacht werden. Urteil: Korrektionshaus, bedingt erlassen. Buße.

V. KINDER-UNFÄLLE.

Die Kinderunfälle treten aus der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle besonders hervor, weil ein verhältnismäßig großer Teil dieser Unfälle durch die Kinder selbst verschuldet wird. Daher und auch aus erzieherischen und fürsorgerischen Gründen rechtfertigt sich eine besondere Behandlung der Kinderunfälle.

Kinderunfälle, 1926, 1927 und 1928.

7 Geschlecht / Unfälle	Getötete				Verletzte			
	1926	1927	1928	1926/28	1926	1927	1928	1926/28
Knaben	4	-	3	7	34	42	48	124
Mädchen	2	-	1	3	12	16	16	44
Überhaupt	6	-	4	10	46	58	64	168
Unfälle	6	-	4	10	44	55	60	159

Die Zahl der Kinderunfälle betrug 50 im Jahre 1926, 55 im Jahre 1927 und 64 im Jahre 1928, zusammen 169 Kinderunfälle in den drei genannten Jahren! Bei diesen 169 Unfällen verunfallten insgesamt 178 Kinder, davon 10 tödlich. Für die Kinder bildet demnach der Straßenverkehr eine nicht unerhebliche Gefahr. Die Knaben, die häufiger auf der Straße spielen als die Mädchen und wahrscheinlich in der Regel auch weniger vorsichtig sind, wurden in den drei Vergleichsjahren fast dreimal so stark von Verkehrsunfällen heimgesucht wie die Mädchen.

Von den in den Jahren 1926—28 verunfallten Kindern waren vorschulpflichtig:

	Verunfallte Kinder überhaupt	Davon Kleinkinder (Vorschulpflichtig)
1926	52	21
1927	58	14
1928	68	24
Überhaupt	178	59

Von den 178 Kindern verunfallten 10 tötlich, wovon 5 Kleinkinder.

Die Mannigfaltigkeit der in den Jahren 1926, 1927 und 1928 vorgekommenen Kinderunfälle geht am besten aus der folgenden Aufstellung hervor:

Verunfalltes Kind	Beteiligtes Fahrzeug usw.	Verunfallte Kinder 1926	1927	1928	1926/28 absolut	in %
zu Fuß	Straßenbahn	2	2	1	5	2,8
,,	Auto	14	22	21	57	32,0
,,	Motorrad	8	2	7	17	9,5
,,	Fahrrad	11	6	7	24	13,4
,,	Anderes Fahrzeug	2	—	—	2	1,1
,,	Auf- u. Absprung	2	3	1	6	3,4
,,	Sturz	—	—	2	2	1,1
auf Fahrrad	Straßenbahn	1	1	—	2	1,1
,,	Auto	4	10	10	24	13,4
,,	anderes Fahrrad	1	1	4	6	3,4
,,	Fuhrwerk	1	—	—	1	0,6
,,	Sturz	1	2	5	8	4,5
Auto	anderes Auto ...	—	1	2	3	1,7
mitfahrend: Auto	Bahn (Bern-Schwarzenburgbahn)	—	—	1	1	0,6
mitfahrend: Motorrad	Sturz	—	1	—	1	0,6
mitfahrend: Fahrrad	Auto	—	1	2	3	1,7
,,	Straßenbahn	—	—	1	1	0,6
,,	Sturz	—	—	1	1	0,6
Fuhrwerk	Auto	1	—	—	1	0,6
reitend	Sturz	1	—	—	1	0,6
schlittelnd	Straßenbahn	—	1	—	1	0,6
,,	Auto	2	3	2	7	3,9
,,	Sturz, Anprall usw.	1	2	1	4	2,2
	Überhaupt	52	58	68	178	100,0

Von den verunfallten 178 Kindern waren

	1926	1927	1928	1926/28 absolut	in %
Fußgänger	39	35	39	113	63,5
Velofahrer	7	14	20	41	23,0
Auf andern Fahrzeugen usw. ..	6	9	9	24	13,5
Überhaupt	52	58	68	178	100,0

Bezüglich der Häufigkeit der Kinderunfälle an einzelnen Wochentagen konnte festgestellt werden, daß im Durchschnitt der drei Jahre Freitag und Samstag die unfallreichsten Tage sind, währenddem bei den Unfällen überhaupt (S. 16) sich am Dienstag und Samstag am meisten Unfälle ereigneten. Warum soviele Kinder gerade an einem Freitag verunfallen, ist nicht leicht zu erklären.

Wochentag	Verunfallte Kinder 1926	1927	1928	1926/28 absolut	in %
Montag	7	7	5	19	10,7
Dienstag	8	10	11	29	16,3
Mittwoch	6	6	10	22	12,4
Donnerstag	8	4	7	19	10,7
Freitag	6	17	13	36	20,2
Samstag	9	12	16	37	20,8
Sonntag	8	2	6	16	8,9
Überhaupt	52	58	68	178	100,0

Auch auf die Unfallzahlen nach der Tageszeit sei noch hingewiesen:

Tageszeit	Verunfallte Kinder 1926/28 absolut	in %
0— 5	—	—
5— 7	1	0,6
7— 9	6	3,4
9—11	20	11,3
11—13	36	20,2
13—15	28	15,7
15—17	39	21,9
17—19	36	20,2
19—21	10	5,6
21—24	2	1,1
Überhaupt	178	100,0

Wie bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, so treten auch hier die Stunden von 11—13 Uhr und von 15—19 Uhr besonders hervor.

Wo verunfallten am meisten Kinder: auf Plätzen, Straßenkreuzungen, Brücken oder übrigen Straßen?

Unfallort	Verunfallte Kinder 1926	1927	1928	1926/28 absolut	in %
Plätze	5	8	12	25	14,0
Straßenkreuzungen	15	19	18	52	29,2
Brücken	1	4	1	6	3,4
Übrige Straßen	31	27	37	95	53,4
Überhaupt	52	58	68	178	100,0

Im Straßenverkehr bedeuten die Plätze und Straßenkreuzungen stets die gefährlichsten Orte: von den gesamten Verkehrsunfällen ereigneten sich dort 22,8, bzw. 35,8 %. Daß bei den Kinderunfällen dagegen mehr als die Hälfte auf die „übrigen Straßen" entfallen, steht wohl mit dem großen Prozentsatz (58,4 %) der selbstverschuldeten Unfälle im Zusammenhang.

Wen trifft die Schuld bei den 178 verunfallten Kindern, oder vorsichtiger ausgedrückt: wen trifft die Hauptschuld? Auf Grund der Verkehrsunfallkarten konnten hierüber nachfolgende Zahlen festgestellt werden (die eingeklammerten Zahlen geben die Zahl der vorschulpflichtigen Kinder an).

	1926	1927	1928	1926/28
Unvorsichtiges Überschreiten von Straßen und Plätzen	20 (14)	19 (10)	24 (11)	63 (35)
Anhängen an Fuhrwerke aller Art	3 (—)	— (—)	— (—)	3 (—)
Unvorsichtigkeit beim Schlitteln .	3(—)	5 (—)	2 (1)	10 (1)
Unvorsichtigkeit beim Trottinetfahren	1 (1)	— (—)	— (—)	1 (1)
Auf- und Abspringen von Fahrzeugen	1 (—)	2 (—)	— (—)	3 (—)
Unvorsichtigkeit beim Velofahren .	1 (1)	9 (—)	14 (1)	24 (2)
Überhaupt	29 (16)	35 (10)	40 (13)	104 (39)
Verschulden des Fahrzeuglenkers	14	13	21	48
Unachtsamkeit des erwachsenen Begleiters	1 (1)	1 ( )	2 (1)	4 (3)
Besondere Umstände	8 (2)	9 (—)	5 (3)	22 (5)
Überhaupt	23 (3)	23 (1)	28 (4)	74 (8)
Verunfallte Kinder überhaupt ...	52	58	68	178

Diese, sowie die folgenden Zahlen dürften Erziehern und Eltern wertvolle Anhaltspunkte für die Belehrung der Kinder über das Verhalten im Straßenverkehr bieten. Von den 178 verunfallten Kindern trifft nach der vorstehenden Aufstellung die Schuld das Kind selbst:

1926 in 29 Fällen . = 55,8 %
1927 in 35 „ . = 60,3 %
1928 in 40 „ . = 58,8 %
1926/28 in 104 Fällen = 58,4 %.

Von den 104 unvorsichtigen Kindern verunfallten zufolge

	1926/28
Unvorsichtigkeit beim Überschreiten von Straßen und Plätzen	60,6 %
Anhängen an Fuhrwerken aller Art	2,9 %
Unvorsichtigkeit beim Schlitteln und Trottinetfahren	10,6 %
Auf- und Abspringen von Fahrzeugen aller Art	2,9 %
Unvorsichtigkeit beim Velofahren	23,0 %

An weitaus erster Stelle steht „unvorsichtiges Überschreiten von Straßen und Plätzen", dann „Unvorsichtigkeit beim Velofahren", „Schlitteln und Trottinetfahren".

Von den 104 durch ihre eigene Unvorsichtigkeit verunfallten Kindern waren insgesamt 39 im vorschulpflichtigen Alter.

Tödlich verunfallten in den drei Jahren, wie gesehen, 10 Kinder (in den vorstehenden Zahlen inbegriffen). Bei diesen 10 Todesfällen liegt die Schuld beim Kind selbst in 3 und beim Fahrzeuglenker in 4 Fällen; in den übrigen Fällen lagen besondere Umstände vor.

Die verschiedenen Fahrzeuge sind an den drei Hauptunfallursachen:

1. Unvorsichtigkeit des Kindes,

2. Verschulden des Fahrzeuglenkers,
3. Unachtsamkeit des Begleiters und besondere Umstände,

wie folgt beteiligt:

Fahrzeug	Verunfallte Kinder 1926/28							
	Unvorsichtigkeit des Kindes		Verschulden des Fahrzeuglenkers		Unachtsamkeit des Begleiters usw.		Überhaupt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Automobile	62	59,6	28	58,3	5	19,2	95	53,4
Motorräder	7	6,7	7	14,6	3	11,5	17	9,6
Fahrräder	20	19,2	3	6,3	7	26,9	30	16,9
Straßenbahnen	9	8,7	—	—	—	—	9	5,0
Andere Fahrzeuge	3	2,9	—	—	1	3,9	4	2,2
Sturz, Anprall usw. ..	3	2,9	10	20,8	10	38,5	23	12,9
Überhaupt	104	100,0	48	100,0	26	100,0	178	100,0

Die Zahlen zeigen, auf welche Fahrzeuge die Kinder in Schule und Elternhaus hauptsächlich aufmerksam zu machen sind, um Unfällen zu entgehen. 95 Kinder von 178 verunfallten durch ein Auto; in 62 Fällen ist dabei der Unfall auf die Unvorsichtigkeit des Kindes selbst zurückzuführen. 47 Kinderunfälle sind Motorrad- oder Fahrradunfälle, wobei in 27 Fällen das Kind selbst die Schuld trifft. Durch eigenes Verschulden verunfallten weiter 9 Kinder auf der Straßenbahn.

Das Statistische Amt hat auf die vielbesprochene Gefahr der Straße bereits in seiner letztjährigen Verkehrs-Unfallstatistik hingewiesen und geschrieben:

„Wie oft sieht man in Bern auf verkehrsdichten 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."

„In erfreulicher Weise hat in der Stadt Bern die Aufklärungsarbeit von seiten der Behörden zur möglichsten Verhinderung besonders der Kinderunfälle 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 städtischen 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. Überdies prüft gegenwärtig die kantonale Unterrichtsdirektion die Frage der Herausgabe einer eigenen Berner Verkehrsfibel an die Schülerschaft, sowie die

Einführung von besonderen Instruktionskursen über die Bekämpfung der Verkehrsunfälle der Schuljugend, für die Lehrerschaft des ganzen Kantons."

Angesichts der Gefahren der Straße bedarf das Kindergartenwesen auch in Bern noch dringend der Förderung. Die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat dazu geführt, daß Hunderte von Müttern durch irgendwelchen Verdienst zum Unterhalt der Familie beitragen müssen. Viele Kinder sind deshalb tagsüber sich selbst überlassen und treiben sich auf der Straße herum. Die vorhandenen — meist privaten — Kindergärten reichen nicht aus und sind vielfach nicht befriedigend untergebracht. Ein zeitgemäßer Ausbau des Kindergartenwesens ist daher notwendig, wenn es auch nicht Aufgabe der Gemeinde sein kann, den Müttern ganz allgemein die Sorge um die kleinen Kinder abzunehmen.

Die neuerlich von der städt. Schuldirektion eingeleiteten Maßnahmen, die eine zweckmäßigere Einrichtung vorhandener und die Übernahme weiterer Kindergärten zum Ziele haben, ebenso wie ihre Anstrengungen zur Schaffung von Kinderspielplätzen, verdienen daher alle Unterstützung.

Neben diesen mehr fürsorgerischen Maßnahmen muß die Aufklärung und Belehrung der Jugend über die Gefahren der Straße parallel gehen. In dieser Beziehung leistet die städtische Schuldirektion vortreffliche Arbeit. Die Schulkinder Berns sind in den letzten Jahren eindringlich durch Wort, Schrift und Bild auf die Gefahren der Straße aufmerksam gemacht worden. Erst unlängst richtete die Schuldirektion an alle städtischen Schulen ein Schreiben, worin die Lehrerschaft neuerdings ersucht wurde, ihre ganze Aufmerksamkeit in verschärftem Maße diesem Problem zuzuwenden. An sämtliche Schulen wurde unter anderem auch die letztjährige Unfallbroschüre des Statistischen Amtes verabfolgt, ebenso erhielt im Jahre 1928, wie im Jahre 1927 jeder Schüler des 3. Schuljahres ein sogenanntes Verkehrsbüchlein. Auf Veranlassung der Schuldirektion wurden durch die Verkehrspolizei vor allen Schulhäusern, die an verkehrsreichen Straßen liegen, Warnungstafeln für Fahrzeuge mit der Aufschrift „Schule" angebracht.

Als letzte, sehr originelle Maßnahme, die die Schuldirektion in Verbindung mit der Schul- und Büromaterialverwaltung zur Unfallbekämpfung ergriffen hat, ist die Verwertung der Hauptergebnisse der vorliegenden Statistik durch Anbringung von sogenannten Unfallsprüchen auf den Umschlägen der Schulhefte zu erwähnen.

Dem Problem der Bekämpfung der Kinderunfälle wird in der Stadt Bern seitens der zuständigen Behörden und der Lehrerschaft die volle Aufmerksamkeit zugewendet, und es wäre nur zu wünschen, daß diese Bestrebungen auch seitens des Elternhauses mehr beachtet und unterstützt würden. Mit der Tatsache, daß der Straßenverkehr heute für Kinder ganz besonders gefährlich ist, wird man sich einfach abfinden müssen. Als Schlußfolgerung ergibt sich daraus, daß deshalb die Kinder ihre Spiele nicht auf den Straßen machen sollen, sondern dort, wo ihnen dazu Gelegenheit geboten wird. Diese Gelegenheit muß in Bern zum Teil erst noch geschaffen werden.

VI. SCHLUSSBETRACHTUNGEN.

Nach der Übersicht 1 dieser Untersuchung ist die steigende Tendenz der Unfallziffer unverkennbar. Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle ist von 520 im Jahre 1926 auf 590 im Jahre 1927 und auf 785 im Jahre 1928 angewachsen. Die Zunahme beträgt:

1926/28 = 70 oder 13,5 %
1927/28 = 168 oder 28,5 %

Die Zahl der verletzten Personen überhaupt belief sich 1926 auf 273, 1927 auf 370 und 1928 auf 410. Getötet wurden 1926 19, 1927 4 und 1928 13 Personen; dies ergibt für die drei Jahre 1926/28 36 Getötete und 1053 Verletzte. Von den verletzten Personen erlitten insgesamt 217 Personen schwere Verletzungen, 1926 45, 1927 84, 1928 88.

Die Zunahme der Unfallziffer mahnt zum Aufsehen und erfordert eine eingehende und sorgfältige Würdigung, da die beiden „Parteien der Straße", Fußgänger und Fahrzeuglenker, nur allzuleicht geneigt sind, diese Zahlen in ihrem Interesse auszuwerten und sie entweder aufzubauschen oder zu vertuschen. Bei dieser Betrachtung beschränkt man sich zweckmäßig auf die Fahrzeugunfälle und scheidet die reinen Fußgängerunfälle (bei denen kein Fahrzeug beteiligt ist) aus. Die Fahrzeugunfälle haben sich von 504 im Jahre 1926 auf 744 im Jahre 1928 erhöht. Die Zunahme beträgt 240 = 45,6 %. Die Zahl der bei Fahrzeugunfällen verunglückten Personen (Getötete und Verletzte) stieg gleichzeitig von 276 auf 409. Zunahme 133 = 48,2 %.

Die auffällige Zunahme der Fahrzeugunfälle und der dabei verunglückten Personen zeigt, daß die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs fortwährend zunimmt. Diese Zunahme ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, wie z. B. auf das verbesserte Erhebungsverfahren und auf die Vermehrung der Zahl der Motorfahrzeuge. Inwieweit auch unvorsichtiges Fahren zur Erhöhung der Unfallziffer beigetragen hat, ist weiter unten noch zu untersuchen. Die genannten Ursachen haben natürlich in ganz verschiedenem Maße auf die Erhöhung der Unfallziffer eingewirkt und es dürfte schwierig sein, den Anteil jeder einzelnen reinlich auseinanderzuhalten.

An erster Stelle muß das Moment der gründlicheren Erfassung der Verkehrsunfälle erwähnt werden, da infolge der Vermehrung der Verkehrspolizisten auch mehr Unfälle zur Kenntnis der Behörden gelangen. Insofern ist insbesondere die starke Zunahme im letzten Jahr nur eine scheinbare. Das heißt aber nicht, daß sich diese Unfälle in den früheren Jahren nicht ereignet hätten; sie wurden nur nicht gemeldet. Wenn der Straßenverkehr noch genauer beobachtet würde, kämen ohne Zweifel noch mehr Unfälle zum Vorschein.

Es ist allerdings zu beachten, daß vorwiegend Sachschadenfälle und Unfälle mit leichteren Verletzungen an der Zunahme von 1927/28 beteiligt sind. Dies

bedeutet freilich nicht, daß die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs sinkende Tendenz aufweise, sondern erklärt sich einfach aus der verfeinerten Erhebungsmethode, die auch harmlosere Fälle registriert. Da es der Zweck der vorliegenden Untersuchung ist, den Behörden die Grundlagen für ein zielbewußtes und zweckentsprechendes Eingreifen zur Hebung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu liefern, ist es von diesem Standpunkt aus weniger wichtig, welcher Art die Unfälle sind. Tatsache ist, daß sie sich ereignet haben. Daß es im einzelnen Fall mit einem bloßen Sachschaden oder einer leichteren Verletzung sein Bewenden hatte, ist als reiner Zufall zu werten, der die Behörden ihrer Pflicht, alles zu tun, was die Gefahren des Straßenverkehrs verringert, nicht enthebt.

Der zweite Grund, auf den das Ansteigen der Unfälle zurückzuführen ist, liegt in der starken Zunahme der Motorfahrzeuge. Die steigende Unfallziffer (= Zahl der Unfälle) wird denn auch mit Vorliebe mit der Vermehrung der Motorfahrzeuge in Verbindung gebracht. Es ist klar, daß die ständige Zunahme der Motorfahrzeuge eine größere Verkehrsdichtigkeit und damit vermehrte Unfallgefahr bedingt. Die Zahl der Motorfahrzeuge betrug: *)

	in der Schweiz	im Kanton Bern
1907	7 249	938
1922	30 554	1 351
1928	101 743	16 575

Die Motorfahrzeuge haben sich in dem kurzen Zeitraum von 6 Jahren im Kanton Bern mehr als verzwölffacht. Die Unfälle (Ziffern für die früheren Jahre fehlen) haben sicher nicht in demselben Maße zugenommen. Bedeutet dies nun, wie so oft gefolgert wird, daß es um die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs nicht so schlimm bestellt sei? Keineswegs! Denn, wenn man den eben angedeuteten Gedankengang konsequent zu Ende denken würde, müßte man aus dem relativen Zurückbleiben der Unfallziffern sogar schließen, daß sich die Sicherheit erhöht habe, was offenbar mit den Tatsachen in Widerspruch steht.

Um die Gefahren der Straße und vor allem ihre Zu- und Abnahme objektiv zu beurteilen, bedarf es eines zuverlässigen Maßstabes. Die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs läßt sich aber statistisch nur schwer messen, da man zu diesem Zweck die Zahl der Unfälle mit der Verkehrsintensität in Beziehung setzen müßte. Die übliche Vergleichung der Unfallziffer mit der Zahl der Motorfahrzeuge gibt ein schiefes Bild. Insbesondere kann für einen einzelnen Bezirk die Verkehrsintensität nicht an der Zahl der darin „beheimateten" Motorfahrzeuge gemessen werden, da dabei alle bloß durchfahrenden Fahrzeuge vernachlässigt würden, was gerade für Bern mit seinem lebhaften Markt- und Fremdenverkehr nicht ohne Belang wäre. Die richtige Vergleichsbasis liefert weder die Zahl der im Unfallbezirk stationierten, noch die Zahl der überhaupt kursierenden Fahrzeuge, sondern die Zahl der zurückgelegten Fahrtkilometer. Die Eisenbahnunfallstatistik wird bekanntlich seit langem nach dieser Methode durchgeführt. Nur auf diese Weise erhält man ein zutreffendes Bild von der Verkehrsleistung und damit von der Verkehrsintensität.

*) Siehe hierzu S. 45 (Statistik der Motorfahrzeuge).

Technische Verbesserungen, insbesondere die Vervollkommnung der Pneumatik, haben die Leistungsfähigkeit und Ausnützungsmöglichkeit des Automobils stark erhöht, so daß auch bei gleichbleibendem Wagenpark eine Steigerung der Verkehrsintensität zu verzeichnen wäre, da auf den einzelnen Wagen mehr durchfahrene Kilometer entfallen. Ein Maßstab, der die Verkehrsleistung des Automobils in einwandfreier Weise zum Ausdruck brächte, fehlt leider und wird sich auch kaum je gewinnen lassen, da die Zahl der zurückgelegten Fahrtkilometer wohl nicht erfaßt werden kann, es sei denn, man versehe jedes Motorfahrzeug mit einem amtlich plombierten Streckenzähler, der dann etwa alle Wochen von einem Beamten abgelesen würde — eine Maßnahme, deren weitere Diskussion sich erübrigt.

Wenn man von Verkehrssicherheit spricht, hat man im Grunde zwei durchaus verschiedene Dinge im Auge: die Sicherheit des Fahrzeuglenkers und die Sicherheit des Fußgängers. Die Mehrzahl von den 1926/28 verunglückten 1045 Personen waren Fahrzeuginsaßen (676 = 64,5 %). Die Fahrzeuglenker gefährden also vor allem sich selbst und die Mitfahrenden. Angesichts der beträchtlichen Vermehrung der Fahrzeuge und der gesteigerten Verkehrsleistung dürfte die Gefährlichkeit des Automobilfahrens sich trotzdem eher verringert haben. Ein Vergleich der Zahl der Verunfallten mit den durchlaufenen Personenkilometern würde dann zeigen, daß die Zahl der verunglückten Personen auf 100 000 zurückgelegte Personenkilometer gesunken ist.

Bei der Erörterung des Problems der Verkehrssicherheit in der Öffentlichkeit denkt man aber in erster Linie nicht an die Sicherheit der Fahrzeuginsaßen, sondern an die Gefährdung des Fußgängers. So erfreulich die sinkende Tendenz der Unfallgefahr für Automobilisten und Versicherungsgesellschaften ist, so wenig bedeutet sie für die Mehrzahl der Straßenbenützer. Für den Fußgänger ist die relative Abnahme der Unfallziffer im Vergleich zur Zunahme der Motorfahrzeuge ein geringer Trost, der über die Tatsache, daß die Unfälle absolut ständig zunehmen, nicht hinweghilft. Die immer wiederkehrende Argumentation: Die Zahl der Unfälle vermehre sich in geringerem Maße als die Zahl der Motorfahrzeuge, so daß kein Grund zu besonderer Besorgnis vorliege, schlägt nicht durch. Sie geht von der merkwürdigen Voraussetzung aus, daß zu einer gewissen Anzahl von Motorfahrzeugen notwendig und unweigerlich eine bestimmte Anzahl von Unfällen gehöre und daß man zufrieden sein müsse, wenn die Zahl der Unfälle nicht in gleichem Maße zunehme, wie die Zahl der Fahrzeuge. Man findet es ganz in der Ordnung, daß einer bestimmten Anzahl von Motorfahrzeugen auch ein bestimmtes Kontingent von Getöteten und Verletzten zugeordnet sei, wobei die Opfer der Straße gleichsam als „faux frais" des modernen Straßenverkehrs hingenommen werden müßten, mit denen man nun einmal zu rechnen habe. Die Unfallziffern eines beliebigen Jahres werden herausgegriffen und als „natürlich" der weiteren Berechnung zugrunde gelegt. Es gibt aber keine „natürlichen Unfallziffern", denn der Großteil aller Verkehrsunfälle geht auf menschliches Verschulden, sei es des Fahrzeuglenkers oder des Fußgängers, zurück und ist darum vermeidbar.

Diese Art, das moderne Straßenverkehrsproblem zu betrachten, kann nicht scharf genug gegeißelt werden.

Für den Fußgänger bedeutet die gesteigerte Verkehrsintensität, selbst wenn die Unfallhäufigkeit in geringerem Maße zunimmt, an sich schon ver-

mehrte Gefahr. Richtigerweise müßte denn auch die Sicherheit der Straße vor und nach Aufkommen des Automobilverkehrs in Betracht gezogen werden, wobei sich dann unzweifelhaft ergeben würde, daß der Automobilverkehr und seine fortwährende Intensivierung eine steigende Gefährdung des Fußgängers bedeuten.

In Anbetracht der Zahlen über die Verkehrsunfälle und namentlich der Getöteten und Verletzten der letzten drei Jahre ist der Ruf der Bevölkerung nach einer umfassenden Verkehrsregelung, die der stark gesteigerten Verkehrsdichte in Bern entspricht, nur zu verständlich. Die zuständigen Behörden dürfen sich durch Argumente, wie das eben erwähnte, nicht blenden lassen und in ihrem Bestreben, eine größere Sicherheit auf der Straße zu schaffen, erlahmen.

Weitaus der größte Teil der Verkehrsunfälle der Jahre 1926/28 sind Zusammenstöße von Fahrzeugen oder Anfahren von Personen durch Fahrzeuge. Die angestellten Untersuchungen über die Ursache dieser vielen Fahrzeugzusammenstöße zeitigten das Resultat, daß, abgesehen von den Kinderunfällen, größtenteils zu schnelles Fahren oder Unvorsichtigkeit seitens des Fahrzeuglenkers die Hauptursache bildet. Nur so sind z. B. die zahlreichen Unfälle auf breiten Straßen oder Plätzen, wie bei der Ecke Restaurant Bubenberg, auf dem Helvetiaplatz, dem Ostende der Schauplatzgasse, auf den Brücken oder bei Kreuzungen erklärlich.

Die Untugend des unvorsichtigen Fahrens ist in den Jahren 1926/28 bei fast $^2/_3$ (62,6 %) aller Unfälle schuld. Von den 504 Fahrzeugunfällen des Jahres 1926 waren 322 = 63,8 % durch unvorsichtiges Fahren verursacht. Das Jahr 1928 dagegen verzeichnet 744 Fahrzeugunfälle, davon 527 = 70,8 % wegen unvorsichtigem Fahren (Übersicht 5, S. 23). Solange die Zahl der durch unvorsichtiges Fahren verschuldeten Unfälle relativ stärker zunimmt als die Gesamtzahl der Fahrzeugunfälle, kann von einer erhöhten Sicherheit des Straßenverkehrs jedenfalls nicht die Rede sein.

Die Gerichte haben einzig im Jahre 1928 (S. 26) wegen Verschulden von Verkehrsunfällen 208 Führer von Personen- und 48 Führer von Lastautos, sowie 71 Motor- und 91 Velofahrer bestraft. Es ist, eingedenk dieser und der anderen in dieser Untersuchung gebotenen Zahlen, daher mehr als erstaunlich, Ausführungen wie die folgenden im „Berner Schulblatt" in einem Artikel über die Gefahren der Straße zu lesen:

> „Es scheint dem gewöhnlichen Laien selbstverständlich zu sein, daß zur Führung öffentlicher Verkehrsfahrzeuge nur Personen zugelassen werden, die die dazu notwendige Prüfung mit Erfolg bestanden haben. Die Unfallstatistik weist aber nach, daß in 80 % der durch den Verkehr verursachten Unfälle die Verunglückten die Schuld selber tragen, daß also eine Erziehung der Massen zur Verkehrsdisziplin viel notwendiger ist als die zweifellos notwendige und selbstverständliche Ausbildung der Fahrzeuglenker."

Gerade das Umgekehrte von dem, was hier der Unfallstatistik angedichtet wird, lehrt diese, was hier im Interesse einer sachlichen Behandlung des Unfallproblems festgestellt sei.

Viel Unglück wird natürlich auch durch Leichtfertigkeit des Fußgängers verursacht. In 172 (9,2 %) von den insgesamt 1868 Straßenunfällen werden

durch die Verkehrspolizei Fußgänger als ausschließliche und in 21 Fällen (1,1%) als Mitschuldige angegeben. Der Fußgänger muß sich gewöhnen, die Straßendisziplin mehr als bisher einzuhalten. Letztere läßt in Bern sehr zu wünschen übrig, was jeder zugeben wird, der der Verkehrsabwicklung z. B. auf großen Plätzen und in der unmittelbaren Nähe von Tramhaltestellen in Auslands-Großstädten schon zugeschaut und Vergleiche mit Bern angestellt hat.

Wird schließlich noch berücksichtigt, daß weitere 51 Unfälle (Mindestzahl!) sich zufolge Betrunkenheit ereigneten, so ist die bereits auf Seite 21 gezogene Schlußfolgerung wohl zulässig: Die größte Zahl der Unfälle und das von ihnen angerichtete Unheil könnten vermieden werden, wenn die Fahrzeuglenker weniger skrupellos fahren und die Fußgänger ihrerseits mehr Straßendisziplin zeigen würden.

Ein weiterer Grund für zahlreiche Straßenunfälle liegt in der Unmöglichkeit der Abwicklung eines reibungslosen Verkehrs zufolge Unübersichtlichkeit der Straße usw. In dieser Beziehung lassen sich leicht einige drastische Beispiele anführen: Bei der Einmündung der Neuengasse auf den Bahnhofplatz und der Zeughausgasse auf den Kornhausplatz fehlt es z. B. an der nötigen Verkehrsübersicht. Hier steht das Stationsgebäude der Solothurn-Zollikofen-Bahn, die stationierten Autos und zeitweise die Bahn selbst, dort die enge Passage und zeitweise die Wagen der Worblenthalbahn im Wege. Eine starke Beeinträchtigung für eine reibungslose Verkehrsabwicklung bilden weiter die bekannten Engpässe beim Bahnhof und der alten Hauptwache. Straßenverkehrsunfälle, bei denen „Unübersichtlichkeit der Straße" oder „schlechter Zustand der Straße" als Haupt- oder Nebenursache für den Unfall angegeben sind, ereigneten sich in den drei Jahren 1926/28 180 oder 9,7 % aller Unfälle. Zutreffend schreibt Prof. Dr. ing. Blum, Hannover, in einem Artikel über Verkehrsprobleme u. a.: „Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der kritischen Verkehrspunkte darf nicht nur in Maßnahmen der sogenannten Verkehrspolizei gesucht, sondern muß auch durch die bauliche Durchbildung erzielt werden." Blum fährt wohl mit Recht fort, daß der maßgebende Mann zur Lösung des Verkehrsproblems neben dem tüchtigen Verkehrsbeamten auch ein weitblickender Baufachmann sein muß.

Bei der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Motorfahrzeuge wäre es aber verfehlt, die Entwicklung des Automobilverkehrs künstlich hemmen zu wollen. Erforderlich ist vielmehr, daß man sich möglichst rasch mit Auto und Motorrad abfindet und sich den neuen Bedingungen im Straßenverkehr anpaßt. Anderseits müssen aber auch bessere Methoden für die Überwachung oft rücksichtsloser Kraftfahrzeugfahrer gefunden werden und vielleicht eine schärfere Ahndung des Schuldigen bei Verkehrsunfällen Platz greifen. Zu den dringendsten Maßnahmen gehört aber die endliche Genehmigung der von den zuständigen städtischen Organen ausgearbeiteten Verkehrsordnung durch die Kantonsregierung.

Sechsunddreißig Todesopfer und 1053 Verletzte (wovon 217 Schwerverletzte mit Schädel- und Knochenbrüchen, Gehirnerschütterungen usw.) in einem Zeitraum von drei Jahren auf den Straßen innerhalb des Stadtgebietes Berns, — das sind Zahlen, die schrecken sollten! Sprechen diese Zahlen nicht eindringlich genug für die Notwendigkeit einer umfassenden Verkehrsordnung,

wie sie von den Stadtbehörden schon seit längerer Zeit der Regierung unterbreitet worden ist?

Hand in Hand mit einer zeitgemäßen Verkehrsregelung müssen die Straßenverhältnisse verbessert werden. Umgehungsstraßen und Straßendurchbrüche müssen überlastete Straßenzüge entlasten. Die vorliegende Statistik und besonders die der Arbeit beigefügten drei Verkehrspläne bieten gute Anhaltspunkte für die Lösung der städtebaulichen Seite des Straßenverkehrsproblems in Bern. Die Straßenverbesserungen, die besonders dringlich sind und bis zu deren Ausführung eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs fast unmöglich ist, sind in der vorliegenden Arbeit hervorgehoben (S. 17 ff.). Einzelne davon sind zurzeit in Angriff genommen, andere harren noch der Ausführung. Insbesondere wird die Lorrainebrücke eine wesentliche Entlastung stark benutzter Straßen und Plätze der innern Stadt bringen.

Die Frage der Verkehrssicherheit ist in hohem Maße auch eine Frage der Erziehung. Es kann nicht geleugnet werden, worauf bereits hingewiesen worden ist, daß die Menge der Fußgänger sich auf der Straße oft sehr sorglos bewegt und sich erst nach und nach die Zucht aneignet, die bei dem unheimlich zunehmenden Verkehr absolut erforderlich ist. Die Zeit der grasbewachsenen Straße mit Raum für ausgedehnte Unterhaltungen und Spiele ist vorbei.

Zur Aufklärung der Schuljugend der Stadt Bern ist in dieser Richtung, wie bereits im letztjährigen Verkehrsunfallbericht gezeigt worden ist, schon vieles getan worden. Es sind aber noch weitere Maßnahmen in Aussicht zu nehmen, vor allem der Ausbau der vorhandenen und Schaffung neuer Aufenthaltsmöglichkeiten nicht nur der Schuljugend, sondern auch der Kleinkinder, die zufolge des heutigen Erwerbskampfes oft tagsüber sich selbst überlassen, irgendwo Gelegenheit zum Spielen usw. haben müssen, ohne den Gefahren der Straße ausgesetzt zu sein.