

Zeitschrift: Beiträge zur Statistik der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: - (1938)
Heft: 23

Artikel: Zwölf Jahre Berner Verkehrsunfallstatistik
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847271>

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: 09.02.2026

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

Beiträge zur Statistik der Stadt Bern

Heft 23

Zwölf Jahre

Berner Verkehrsunfallstatistik



Statistisches Amt der Stadt Bern · 1938

Beiträge zur Statistik der Stadt Bern

Heft 23

Zwölf Jahre

Berner Verkehrsunfallstatistik

Statistisches Amt der Stadt Bern · 1938

INHALT

	Seite
VORBEMERKUNGEN	5
1. ZAHL DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE	8
2. DIE ART DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE	13
3. BETEILIGTE FAHRZEUGE UND FUSSGÄNGER	16
4. UNFALLTAG UND UNFALLZEIT	17
5. UNFALLORT	19
6. UNFALLFOLGEN UND UNFALLVERSCHULDEN	20
a) UNFALLFOLGEN	20
b) UNFALLVERSCHULDEN	22
7. KINDERUNFÄLLE	25
8. SCHLUSSBEMERKUNGEN	31

ANHANG:

STRASSENUNFALLVERZEICHNIS 1926—37	35
1. ÜBERSICHT DER VERKEHRSUNFÄLLE NACH STRASSEN...	36
2. DIE STRASSEN NACH DER HÄUFIGKEIT DER VERKEHRS- UNFÄLLE	55
3. DIE 30 STRASSEN MIT ÜBER 100 VERKEHRSUNFÄLLEN....	55
BEMERKUNGEN ZU DEN VERKEHRSUNFALLKARTEN 1928, 1933 UND 1937	56
UNFALLKARTEN 1928, 1933 UND 1937	

VORBEMERKUNGEN.

Eine wohl ausgebauten Statistik über die Verkehrsunfälle bietet nützliches Lehrmaterial für alle, die sich ernsthaft mit der Bekämpfung der Unfallgefahren auf der Strasse zu befassen haben. Man braucht nur die Rubrik Verkehrsunfälle in den Zeitungen zu verfolgen, um zu erkennen, dass diese Unfallgefahr nach wie vor sehr gross ist. Immer und immer wieder ist darauf hinzuweisen, dass dem Recht an der Strasse, das niemandem beschnitten werden soll, Pflichten gegenüber stehen, deren sich alle am Verkehr Beteiligten — Fahrzeuglenker und Fussgänger — noch stärker bewusst werden müssen. Mit Recht wurde erst kürzlich im Berner Stadtrate anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes der Polizeidirektion, Abteilung Verkehrswache, bemerkt, dass der Kampf in vermehrtem Masse dem Leichtsinn und der Unaufmerksamkeit, der Rücksichtslosigkeit und der sorglosen Gesetzesübertretung gelten müsse. Fahrer und Fussgänger sollen angehalten werden, besonnen und verkehrssicher zu handeln, d. h. es muss der Verkehrserziehung noch grössere Beachtung als bisher geschenkt werden. Diese wiederum schöpft ihre Fachkenntnisse u. a. nicht zuletzt aus einer gut angelegten Statistik der Verkehrsunfälle, wie sie in der Stadt Bern im Jahre 1925 vom Statistischen Amt in Verbindung mit der II. Abteilung der städtischen Polizeidirektion eingeführt worden ist. Die Polizei füllt seit 1925 für jeden Strassenverkehrsunfall eine Tatbestandskarte (Unfallkarte) aus. Die Unfallkarten enthalten Zeit, Ort, Art und Verlauf der Unfälle, sowie Name, Geburtsjahr und Wohnort des Fahrzeuglenkers. Sie geben auch über die beteiligten Fahrzeuge und allfälligen Fussgänger, die Unfallfolgen und das Unfall-Verschulden Aufschluss. Die Ablieferung der Karten erfolgt monatlich an das Statistische Amt, wo sie statistisch für Monats-, Vierteljahres- und Jahresübersichten ausgewertet werden.

Als Strassenverkehrsunfälle sind alle Ereignisse auf Strassen und Plätzen zu betrachten, die zufolge der Verkehrsabwicklung zu Personen- oder Sachschaden führen. Gemäss diesem von den Statistikern der Städte Basel, Bern und Zürich im Jahre 1927 vereinbarten Unfallbegriff wurden in den Jahren 1926—1933 auch die Fussgängerunfälle, an denen kein Fahrzeug beteiligt ist (z. B. Ausgleiten auf dem Trottoir) in die Verkehrsunfallstatistik einbezogen. Mit dem auf 1. Januar 1933 in Kraft getretenen Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 und der gleichzeitigen Einführung einer eidgenössischen Statistik der Verkehrsunfälle, wurde dieser Unfallbegriff von der Eidgenössischen

Statistik übernommen mit der kleinen Abänderung, dass nunmehr die Fussgängerunfälle ohne die Beteiligung von Fahrzeugen nicht mehr als Verkehrsunfälle zu zählen sind.

Die genaue Umschreibung des heute geltenden Unfallbegriffes lautet wie folgt:

„Als Unfälle gelten alle jene Ereignisse, die infolge der Verkehrsabwicklung auf Verkehrs wegen zu Personen- oder Sachschaden führen.“

Verkehrswege im Sinne der Statistik sind alle dem Verkehr geöffneten Strassen, Plätze, Wege, Uebergänge, Unterführungen usw.

Nicht als solche zu betrachten sind Bahnstrecken, die sich nicht mit Strassen berühren oder kreuzen sowie geschlossene Höfe von Häuserblocks, von Fabriken usw.

Als Verkehrsmittel gelten nicht nur die Motorfahrzeuge, sondern Fahrzeuge aller Art, wie Strassenbahnwagen, Tiergespanne, Velos, Hand- und Kinderwagen, Schlitten, Trottinetten usw., sowie Reit- und handgeführte Tiere.

Meldepflichtig sind alle Unfälle, an denen mindestens ein Verkehrsmittel beteiligt ist.

Eisenbahnunfälle sind nur dann zu melden, wenn sie sich in Zusammenhang mit dem Verkehr auf Strassen oder Wegen ereignet haben. Fussgängerunfälle ohne Beteiligung eines andern Verkehrsobjektes (Ausgleiten usw.) sind nicht zu melden.“

Um die volle zeitliche Vergleichbarkeit der in der vorliegenden Statistik ausgewiesenen Verkehrsunfallzahlen herbeizuführen, wurden für die Jahre 1926—33 gemäss obiger Begriffsbestimmung die reinen Fussgängerunfälle nachträglich herausgenommen, so dass die hier gebotenen Zahlen für die genannten Jahre mit früher veröffentlichten nicht mehr genau übereinstimmen.

Die Oeffentlichkeit wird seit einer Reihe von Jahren über die Ergebnisse der Berner Verkehrsunfallstatistik fortlaufend unterrichtet durch eine Monatsübersicht im „Anzeiger der Stadt Bern“, der allen Haushaltungen der Stadt zugestellt wird, sowie durch die Verkehrsunfalltabellen in den Vierteljahresberichten und im statistischen Jahrbuche. Darüber hinaus hat das Amt über die Strassenverkehrsunfälle gelegentliche Spezialstudien durchgeführt und deren Ergebnisse in den „Beiträgen zur Statistik der Stadt Bern“ oder in den Vierteljahresheften veröffentlicht.

Die folgende Darstellung soll die in den Beiträgen und Vierteljahresheften gebrachten Abhandlungen weiterführen und die Zahlen über die Unfälle im Strassenverkehr in den letzten 12 Jahren zusammenfassen.

Nach den in dieser Statistik ausgewiesenen Zahlen ist die Zahl der Unfälle im Strassenverkehr Berns in den letzten fünf Jahren erheblich grösser als in den ersten Jahren der Berichtsperiode. Hinsichtlich dieser Zunahme sind gewisse Vorbehalte am Platze. Nach dem kantonalen Konkordat vom 31. März 1914, betreffend eine einheitliche Verordnung über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern, bestand keine Meldepflicht für Strassenverkehrsunfälle. Diese wurde erst eingeführt durch die am 1. Januar 1931 in Kraft getretene kantonale Verkehrsverordnung zum Strassenpolizeigesetz vom 15. September 1930 (Artikel 80). Die gleiche Meldepflicht wurde in das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 übernommen. Zweifelsohne dürfte die Einführung der gesetzlichen Meldepflicht seitens der an Verkehrsunfällen Beteiligten dazu geführt haben, dass heute der Prozentsatz der durch die Statistik erfassten Verkehrsunfälle grösser ist als früher. So notwendig dieser Vorbehalt hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Zahl der Unfälle ist, dem Werte der Statistik tut er keinen Abbruch. Die Zunahme der Unfälle von 505 im Jahre 1926 auf 925 im Jahre 1934 bzw. 782 im Jahre 1937 ist derart gross, dass die Zahlen gleichwohl schrecken und zum Aufsehen mahnen, namentlich jene über die Getöteten und Verletzten, sowie über die Unfallursachen.

Die drei Unfallkarten, sowie das Strassenunfallverzeichnis, die der Arbeit im Anhang beigegeben sind, verdeutlichen die Textausführungen in augenfälliger Weise. Ein Strassenverzeichnis mit Angabe der Verkehrsunfälle hat bis jetzt in Bern gefehlt und ist unseres Wissens auch noch von keiner anderen Stadt herausgegeben worden. Das Statistische Amt hofft, mit den Unfallkarten und vor allem dem Strassenverzeichnis u. a. eine gute Grundlage für den Verkehrsunterricht in den Schulen geschaffen zu haben.

Bern, im August 1938.

Statistisches Amt der Stadt Bern

Dr. FREUDIGER.

1. ZAHL DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE.

In den 12 Jahren 1926—37 wurden im Gebiet der Stadt Bern im ganzen 8415 Strassenverkehrsunfälle gemeldet. Das macht durchschnittlich 2 Unfälle pro Tag. Ueber die Verteilung der Unfälle auf die einzelnen Jahre und Vierteljahre gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Unfälle im Strassenverkehr Berns

Jahr	überhaupt	absolut			
		1.	2. Vierteljahr	3.	4.
1926	505	87	144	149	125
1927	577	78	185	172	142
1928	739	121	197	247	174
1929	635	103	185	176	171
1930	666	95	187	205	179
1931	561	65	157	184	155
1932	575	76	136	173	190
1933	894	124	257	280	233
1934	925	141	253	299	232
1935	820	128	232	244	216
1936	736	133	190	221	192
1937	782	145	219	238	180
Zusammen	8 415	1 296	2 342	2 588	2 189
in %					
1926	100,0	17,2	28,5	29,5	24,8
1927	100,0	13,5	32,1	29,8	24,6
1928	100,0	16,4	26,7	33,4	23,5
1929	100,0	16,2	29,2	27,7	26,9
1930	100,0	14,2	28,1	30,8	26,9
1931	100,0	11,6	28,0	32,8	27,6
1932	100,0	13,2	23,7	30,1	33,0
1933	100,0	13,9	28,7	31,3	26,1
1934	100,0	15,2	27,4	32,3	25,1
1935	100,0	15,6	28,3	29,8	26,3
1936	100,0	18,1	25,8	30,0	26,1
1937	100,0	18,6	28,0	30,4	23,0
Zusammen	100,0	15,4	27,8	30,8	26,0

Das unfallärmste Vierteljahr ist immer das erste. In den 12 Jahren 1926—37 betrug die Zahl der Unfälle im Strassenverkehr in den ersten drei Monaten 15,4 % aller Unfälle. Die meisten Unfälle entfallen im Durchschnitt der zwölf Jahre auf das dritte Vierteljahr, das in der Regel den stärksten Verkehr hat. In diesem Abschnitt ereigneten sich 30,8 % aller Unfälle. In den Jahren 1927 und 1929 fiel das Maximum nicht in das dritte, sondern in das zweite Quartal des Jahres. Das vierte Vierteljahr verzeichnet wiederum etwas weniger Unfälle, nämlich 26,0 %. Nur im Jahre 1932 war das vierte Quartal das unfallreichste.

Dieser jahreszeitliche Verlauf der Strassenverkehrsunfälle ist als typisch anzusehen und findet in dem gesteigerten Verkehr in den Sommermonaten seine natürliche Erklärung.

Geradezu beängstigend war die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle in den Jahren 1933 und 1934. Von 575 im Jahre 1932 sind sie auf 894 im Jahre 1933 und 925 im Jahre 1934 angestiegen. In den drei Jahren 1933—1935 ist selten ein Tag vorübergegangen, an dem sich nicht mehrere Unfälle im Strassenverkehr ereignet hätten.

Wo mögen die Ursachen dieser Zunahme liegen? Am 1. Januar 1933 sind bekanntlich für das ganze Gebiet der Schweiz geltende Verkehrs vorschriften, vorab das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr mit der dazu gehörigen Vollziehungsverordnung, der Verordnung über die Strassensignalisation und ferner die für den Kanton Bern aufgestellte Verordnung über den Fuhrwerkverkehr und die Strassenpolizei in Kraft getreten. Zweck dieser Neuregelung war, den stark angewachsenen Strassenverkehr in geordnete Bahnen zu lenken und die Unfallgefahr auf der Strasse herabzumindern. Der Gesetzgeber glaubte dies u. a. durch die vollständige Aufhebung der bisher bestandenen Geschwindigkeitsgrenzen und durch einen Mahn ruf an das Verantwortungsbewusstsein der Fahrzeuglenker zu erzielen. Dieser wurde in die Formel gekleidet:

„Der Führer soll sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen.“

Ueber die Auswirkung der gesetzlichen Neuregelung des Strassenverkehrs auf die Unfallsicherheit in Bern kann sich der Leser an Hand des gebotenen Zahlenmaterials über die Verkehrsunfälle leicht selbst ein Urteil bilden.

„Die Fahrzeuglenker“, heisst es im Verwaltungsbericht der städt. Polizeidirektion für das Jahr 1933, „müssen sich darüber sehr im klaren sein, dass die Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenzen nicht zu Rück-

sichtslosigkeiten berechtigt. Diese wirken sich ganz besonders an Strassenkreuzungen und -gabelungen verhängnisvoll aus. Die Statistik spricht hier deutlich und weist darauf hin, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen wieder kommen müssen, wenn nicht vernünftiger gefahren wird. Eine grosse Zahl der Verkehrsunfälle ist allerdings nicht auf das Konto der Fahrer zu buchen, sondern hat Unachtsamkeit und Sorglosigkeit anderer Strassenbenützer zur Ursache.“

„Im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen hatten die Organe der Verkehrspolizei für das Jahr 1933 die Weisung, zur besseren Einführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen im Strassenverkehr vorab belehrend und aufklärend zu wirken. Es hat sich jedoch gezeigt, dass im allgemeinen diese vorbeugende Tätigkeit nicht merkliche Erfolge zeigte. Gegen Jahresende sind daher in vermehrtem Masse Strafanzeigen eingereicht worden. Das ganze Jahr hindurch sind periodisch belehrende Einsendungen in der Tagespresse erfolgt, insbesondere über die wichtigeren Verkehrsunfälle. Im letzten Vierteljahr 1933 sind sodann systematisch Publikationen im amtlichen Teil des Anzeigers für die Stadt Bern und in der Tagespresse erschienen, um die Strassenbenützer auf die gesetzlichen Bestimmungen erneut aufmerksam zu machen.“

Die starke Zunahme der Verkehrsunfälle hat die für die Verkehrsregelung in unserer Stadt verantwortliche Polizeidirektion sofort veranlasst einzuschreiten. Als erste Schweizerstadt schuf Bern im Jahre 1932 innerhalb des Polizeikorps eine besondere, aus 17 Mann bestehende motorisierte Verkehrswache, der die ausschliessliche Ueberwachung und Regelung des Strassenverkehrs und die ständige Kontrolle der Verkehrsfahrzeuge, sowie die Behandlung der Verkehrsunfälle und der damit zusammenhängenden Strafverfügungen übertragen wurde. Die guten Erfahrungen, die in Bern mit der Bildung einer besonderen Verkehrswache gemacht wurden, haben dazu geführt, dass in letzter Zeit auch andere grössere Schweizerstädte solche Verkehrswachen innerhalb ihres Polizeikorps gebildet haben. Mit der Schaffung dieser Institution waren erst die Voraussetzungen für eine schärfere Handhabung der Verkehrs-vorschriften gegeben. Wir lesen im Verwaltungsbericht der städtischen Polizeidirektion für das Jahr 1934:

„Im Gegensatz zum Jahre 1933, wo im Hinblick auf das neue Motorfahrzeuggesetz (MFG) die Tätigkeit der Verkehrspolizei sich vorwiegend belehrend und verwarnend auswirkte, wurde im Jahre 1934 in stark vermehrtem Umfange mit Strafanzeigen im Strassenverkehr Ordnung zu schaffen versucht. Es zeigt sich auch in jüngster Zeit bei den kantonalen und eidgenössischen Gerichtsbehörden eine Tendenz der Strafverschärfung in der Beurteilung von Verkehrs-

unfällen, so dass auch nach dieser Richtung hin die polizeiliche Verkehrsüberwachung bessern Schutz findet als früher. In 95 % der Fälle sind gegen die Verursacher von Verkehrsunfällen Strafanzeigen eingereicht worden. Im Hinblick auf das Verfahren zum Entzug des Führerausweises sind in allen Fällen, bei denen Motorfahrzeugführer beteiligt waren, Kopien der Strafanzeigen an die Administrativbehörde überwiesen worden. Es ist bedauerlich, feststellen zu müssen, dass die Unfälle immer noch zunehmen und dass namentlich der Alkohol nach wie vor bei den Unfällen eine erhebliche Rolle spielt.“

In der richtigen Erkenntnis, dass an den Verkehrsunfällen nicht immer nur die Fahrzeuglenker, sondern öfters auch die Fußgänger schuld sind, gesellten sich im Verlaufe des Jahres 1935 zu den bisherigen Massnahmen gegen die Verkehrsunfälle zwei weitere: Der Verkehrsunterricht in den Schulen und die Verkehrserziehungswoche. Die städtische Polizeidirektion berichtet darüber in ihrem Verwaltungsbericht für das Jahr 1935:

„Vom 21. bis 28. September 1935 wurde eine Verkehrserziehungswoche durchgeführt. Durch öffentliche Bekanntmachungen in der Presse und auf Plakaten wurden die Straßenbenutzer zur Verkehrsdisziplin ermahnt. Durch Vorführung von Verkehrsfilmern und Abhaltung von Vorträgen wurde das Interesse zur Förderung eines geordneten Straßenverkehrs zu heben gesucht. Die durch Zuteilung geeigneter Mannschaften wesentlich verstärkte Verkehrspolizei führte im Straßenverkehr systematisch eine strenge Kontrolle durch und wirkte durch Belehrungen und Ermahnungen erzieherisch. Die Verkehrserziehungswoche, die unter dem Motto ‚Mehr Verkehrssicherheit, Kampf dem Straßenlärm!‘ durchgeführt wurde, zeitigte ein gutes Ergebnis, was von Publikum und Presse auch anerkannt wurde. Vor allem konnte der Straßenlärm durch die Einführung des Hupverbotes auf ein erträgliches Mass herabgemindert werden.“

Im Laufe des Sommers wurde mit dem Verkehrsunterricht in den Schulen begonnen; dieser dauerte bis Herbst 1935. In sämtlichen öffentlichen und privaten Schulen der Stadt sind während 60 halben Tagen rund 10 000 Schüler verkehrspolizeilich unterrichtet worden. Der Unterricht bestand jeweils aus einer Stunde Theorie und einer Stunde praktischer Vorführungen auf der Straße, was stets drei Mann der Verkehrspolizei nebst Dienstfahrzeugen beanspruchte. Dieser Unterricht hat offensichtlich allgemeinen Anklang gefunden.“

Im Jahre 1936 wurde vom 6. bis 13. Juni eine zweite Verkehrserziehungswoche durchgeführt. Nach dem Berichte der Polizeidirektion

nahm auch diese einen sehr befriedigenden Verlauf. Alle Kategorien von Strassenbenützern brachten den polizeilichen Bestrebungen zur Verkehrserziehung vermehrtes Verständnis entgegen, was einen grossen Rückgang der Verwarnungen zur Folge hatte. Es wurden verwarnt:

	1936	1935
Motorfahrzeugführer	321	2 422
Radfahrer	533	1 983
Fussgänger	3 359	13 000

Im Verlaufe der Jahre 1936 und 1937 wurde von der Polizeidirektion die Fernorientierung durch Aufstellen von Lichtsignalen und beleuchteten Wegweisern ausgebaut. Zudem wurde eine Anzahl Fussgängerstreifen aus dauerhaftem Material neu erstellt. Ferner wurden Geländer errichtet, weitere Verkehrsspiegel angeschafft, sowie eine ganze Reihe von neuen Strassensignalen aufgestellt. Auf Jahresende 1937 bestanden innerhalb des Gemeindegebietes nicht weniger als insgesamt 560 Gefahren-, Vorschrifts-, Gebots- und Hinweissignale, 12 Verkehrssockel und 19 Verkehrsgeländer.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die neuesten Signalisierungsanlagen beim Käfigturm (dem Betrieb übergeben im August 1937) und Ecke Monbijou-Effingerstrasse (Betriebsübergabe April 1938).

Dank obiger Massnahmen ist die Zahl der Verkehrsunfälle, die in den Jahren 1933 und 1934 mit 894 und 925 einen erschreckend hohen Stand erreicht hatten, auf 820 im Jahre 1935 und 736 im Jahre 1936 zurückgegangen. Im Jahre 1937 ist dagegen wiederum eine leichte Zunahme von 736 auf 782 festzustellen.

2. DIE ART DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE.

Auf die einzelnen Unfallarten verteilen sich die 8 415 im Zeitraume 1926—37 vorgekommenen Unfälle folgendermassen:

Unfallart	überhaupt	Strassenverkehrsunfälle	1926—28	1929—31	1932—34	1935—37
Zusammenstösse	5 346	1 159	1 208	1 534	1 445	
Anprall an feststehende Objekte	566	96	105	193	172	
Anprall an stationierte Fahrzeuge	231	9	14	90	118	
Sturz von Fahrzeugen in die Tiefe, Umstürzen	119	47	16	22	34	
An- u. Ueberfahren von Tieren	68	10	10	17	31	
An- und Ueberfahren von Fussgängern	1 579	349	391	428	411	
Absprung oder Sturz von Personen aus od. v. Fahrzeugen	478	141	110	108	119	
Uebrige	28	10	8	2	8	
Zusammen	8 415	1 821	1 862	2 394	2 338	

Von den 8 415 Unfällen waren 5 346 oder 63,5 % Zusammenstösse zwischen Fahrzeugen, weitere 1 579 oder 18,8 % entstanden durch Ueberfahren von Fussgängern, 566 (6,7 %) durch Anprall an feststehende Objekte, 478 (5,7 %) durch Absprung, Sturz aus Fahrzeugen, 231 (2,7 %) durch Anprall an stationierte Fahrzeuge und in 215 (2,6 %) Fällen handelte es sich um Sturz von Fahrzeugen (Umstürzen), An- und Ueberfahren von Tieren usw.

Ueber die verschiedenen Arten der 5 346 Zusammenstösse zwischen Fahrzeugen gibt die nachstehende Tabelle Aufschluss:

Unfälle zufolge Zusammenstössen zwischen Fahrzeugen.

Es stiessen zusammen:

		überhaupt	1926—28	1929—31	1932—34	1935—37
Autos	mit Eisenbahn	3	1	—	1	1
"	" Strassenbahn	424	149	86	106	83
"	" Autos	1 671	255	367	544	505
"	" Motorrad	597	114	182	181	120
"	" Fahrrad	1 612	338	332	467	475
"	" Pferdegespann ...	136	52	33	27	24
"	" Handwagen usw..	81	21	27	20	13
Motorrad	„ Eisenbahn	1	—	—	1	—
"	" Strassenbahn	35	13	9	8	5
"	" Motorrad	40	7	13	12	8
"	" Fahrrad	263	59	71	85	48
"	" Pferdegespann ...	15	5	4	6	—
"	" Handwagen usw..	9	1	4	1	3
Fahrrad	„ Strassenbahn	68	27	12	10	19
"	" Fahrrad	274	65	49	41	119
"	" Pferdegespann ...	28	6	7	6	9
"	" Handwagen usw..	11	3	2	4	2
Strassenbahn	„ Strassenbahn	7	5	—	1	1
"	" Pferdegespann ...	48	29	6	9	4
"	" Handwagen usw..	15	6	3	2	4
Uebrige Zusammenstösse zwischen Fahrzeugen		8	3	1	2	2
	Zusammen	5 346	1 159	1 208	1 534	1 445

Am häufigsten sind Zusammenstösse zwischen Autos, sowie zwischen Autos und Fahrrädern vorgekommen. Augenfällig ist die Zunahme der Zusammenstösse zwischen Autos und Fahrrädern in den letzten sechs Jahren und ganz besonders jene zwischen Fahrrädern in den letzten drei Jahren. Zusammenstösse zwischen Autos und Fahrrädern ereigneten sich in den sechs Jahren 1926—31 670, wogegen 1932—37 942; Fahrrad mit Fahrrad 1932—34 41, 1935—37 119.

Die Gefährdung der Fussgänger geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

Unfälle zufolge An- oder Ueberfahren von Fussgängern.

Fahrzeug	überhaupt	1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Eisenbahn	1	1	—	—	—
Strassenbahn	74	19	19	16	20
Autobus	10	4	3	3	—
Personenauto	584	133	162	171	118
Lastauto	134	27	35	44	28
Motorrad	213	40	67	69	37
Fahrrad	533	110	98	121	204
Pferdegespann	20	10	6	3	1
Handwagen	10	5	1	1	3
Zusammen	1 579	349	391	428	411

Danach sind die Fussgänger stark gefährdet durch die Personenautos (584 = 37,0 %), durch die Radfahrer (533 = 33,8 %) und endlich durch die Motorradfahrer (213 = 13,5 %). Die Gefährdung durch die Radfahrer ist in den letzten drei Jahren ganz besonders auffallend.

Die Verteilung der 566 Unfälle zufolge Anprall an feststehende Objekte und der 478 durch Absprung und Sturz aus Fahrzeugen:

Unfälle zufolge Anprall an feststehende Objekte.

Fahrzeug	überhaupt	1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Strassenbahn	1	—	1	—	—
Personenauto	351	46	77	120	108
Lastauto	103	23	17	31	32
Motorrad	18	3	7	1	7
Fahrrad	39	3	—	19	17
Pferdegespann	44	17	3	16	8
Handwagen usw.	10	4	—	6	—
Zusammen	566	96	105	193	172

Unfälle zufolge Absprung oder Sturz aus Fahrzeugen.

Fahrzeug	überhaupt	1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Strassenbahn	113	51	18	25	19
Autobus	3	—	—	3	—
Personenauto	3	1	2	—	—
Lastauto	15	4	6	5	—
Motorrad	72	17	29	19	7
Fahrrad	247	61	50	50	86
Pferdegespann	16	4	3	5	4
Handwagen usw.	9	3	2	1	3
Zusammen	478	141	110	108	119

3. BETEILIGTE FAHRZEUGE UND FUSSGÄNGER.

An den 8 415 Verkehrsunfällen in den Jahren 1926—37 waren 14 003 Fahrzeuge, 1 619 Fußgänger, 72 Tiere und 6 Reiter beteiligt. Näheren Aufschluss über die Beteiligungsziffern der einzelnen Fahrzeuge usw. an den Verkehrsunfällen bietet die folgende Zusammenstellung.

Fahrzeuge	überhaupt	1926—28	Beteiligte		
			1929—31	1932—34	1935—37
Eisenbahn	6	2	—	3	1
Strassenbahn	820	310	158	187	165
Autobus	189	18	45	76	50
Personenautos	5 856	1 093	1 273	1 804	1 686
Lastautos, Traktoren ..	1 774	344	421	560	449
Motorräder	1 376	278	408	435	255
Fahrräder	3 472	754	690	882	1 146
Pferdegespanne	369	151	75	84	59
Handwagen usw.	141	41	38	31	31
Fahrzeuge zusammen ..	14 003	2 991	3 108	4 062	3 842
Fußgänger	1 619	366	406	443	404
Reiter	6	3	—	1	2
Tiere	72	13	13	19	27

An erster Stelle stehen unter den an den Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugen mit 5 856 (41,8 %) die Personensautomobile, gefolgt mit 3 472 (24,8 %) von den Fahrrädern. Die dritte Stelle nehmen mit 1 774 (12,7 %) die Lastautos und die vierte mit 1 376 (9,8 %) die Motorräder ein. Diese vier Fahrzeuge machen zusammen 89,1 % aller beteiligten Fahrzeuge aus. Während die Beteiligung der Personensautomobile an den Verkehrsunfällen seit 1934 eine rückläufige ist, verzeichnen die Fahrräder eine erhebliche Zunahme von 882 in den drei Jahren 1932—34 auf 1 146 in den letzten drei Jahren 1935—37.

4. UNFALLTAG UND UNFALLZEIT.

Die jahreszeitliche Verteilung der Unfälle ist bereits zur Darstellung gelangt. Was die Wochentage anbetrifft, so entfielen die meisten Verkehrsunfälle — 1 504 oder 17,9 % — auf die Samstage, die wenigsten — 804 oder 9,6 % — auf die Sonntage.

Wochentag	überhaupt	Strassenverkehrsunfälle			
		1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Montag	1 137	231	250	340	316
Dienstag	1 381	312	327	365	377
Mittwoch	1 203	254	277	333	339
Donnerstag	1 171	262	232	343	334
Freitag	1 215	266	271	337	341
Samstag	1 504	323	323	457	401
Sonntag	804	173	182	219	230
Zusammen	8 415	1 821	1 862	2 394	2 338

Die verhältnismässig kleine Zahl von Unfällen in unserer Stadt an Sonntagen ist ganz natürlich, ebenso wie die grosse Zahl an den Samstagen und Dienstagen. Dienstag und Samstag sind beides Markttage. An den Samstagen gesellt sich besonders in den Sommermonaten zum Geschäftsverkehr auch der Ausflugsverkehr hinzu, während am Sonntag der Geschäftsverkehr wegfällt und sich die Gefahrenzone mehr in die Umgebung verlegt.

Neben den Unterschieden nach der Jahreszeit und nach Wochentagen, stehen solche nach der Tageszeit. Die Unfälle der Jahre 1926—37 verteilen sich auf die Stunden des Tages wie folgt:

Tageszeit	überhaupt	Strassenverkehrsunfälle			
		1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
0— 5	212	45	52	55	60
5— 7	242	71	55	61	55
7— 9	596	144	105	162	185
9—11	927	222	186	248	271
11—13	1 304	284	310	383	327
13—15	1 220	272	257	346	345
15—17	1 092	270	228	293	301
17—19	1 576	311	362	480	423
19—21	735	127	185	208	215
21—24	511	75	122	158	156
Zusammen	8 415	1 821	1 862	2 394	2 338

Die wenigsten Unfälle ereigneten sich in den 12 Jahren 1926—37 von Mitternacht bis 7 Uhr morgens; in den Jahren 1926—37 waren es 454 oder 5,4 % aller Unfälle. Von da ab mehren sich die Unfälle von Stunde zu Stunde, um in der Mittagszeit stark anzuschwellen. Auf die Zeit von 11 bis 1 Uhr entfallen von sämtlichen 8 415 Unfällen 1 304 oder 15,5 %. Dann geht die Zahl wieder etwas zurück, um in den frühen Abendstunden wieder etwas anzusteigen und ihren Höhepunkt zu erreichen. Von 5—7 Uhr nachmittags trugen sich mit 1 576 oder 18,7 % die meisten Unfälle zu. Die Unfallhäufigkeit zeigt somit im Laufe des Tages deutlich zwei Spitzen; die eine mittags, die andere abends bei Geschäftsschluss. Die Abendspitze ist deutlicher ausgeprägt als jene am Mittag; dies mag zum Teil auf grössere Ermüdung und dadurch verringerte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und Fussgänger zurückzuführen sein.

5. UNFALLORT.

Nahezu vier Fünftel der 1926—37 vorgekommenen Unfälle — 6 519 oder 77,5 % — ereigneten sich auf Strassen und Strassenkreuzungen, 1644 oder 19,5 % auf Plätzen und 252 oder 3,0 % auf Brücken.

Unfallstelle	überhaupt	Strassenverkehrsunfälle			
		1926—28	1929—31	1932—34	1935—37
Plätze	1 644	411	375	452	406
Strassenkreuzungen	3 467	664	742	1 101	960
Uebrige Strasse	3 052	662	687	798	905
Brücken	252	84	58	43	67
Zusammen	8 415	1 821	1 862	2 394	2 338

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 Verzeichnis vermitteln, das die einzelnen Strassen mit den darin vorgekommenen Unfällen enthält. Der Leser findet ein solches Strassen-Unfallverzeichnis im Anhange dieser Arbeit. Den gleichen Zwecken dienen die Unfallkarten, auf denen die einzelnen Verkehrsunfälle kenntlich gemacht sind (siehe Anhang).

In der Stadt Bern haben die vielen Anfragen von Behörden und Privaten über die Unfallhäufigkeit auf einzelnen Strassen und Plätzen das Statistische Amt zur Anlegung einer Unfallkartei veranlasst. Sämtliche Unfälle sind in dieser Kartei strassenweise auf besonderen Karten aufgetragen. Dank dieser Kartei, die laufend ergänzt und auf dem neuesten Stand gehalten wird, ist das Statistische Amt in der Lage, ohne lange Vorarbeiten die Zahl der Unfälle nach Unfallort, Unfalltag und Unfallzeit, sowie Unfallfolgen, die sich an einer bestimmten Stelle (Platz, Strasse usw.) ereigneten, für den ganzen Zeitraum bis auf das Jahr 1926 zurück, jederzeit sofort anzugeben.

6. UNFALLFOLGEN UND UNFALLVERSCHULDEN.

Neben der Feststellung der Zahl und Art der Verkehrsunfälle, der beteiligten Fahrzeuge und Fussgänger, sowie der Unfallzeit und des Unfallortes, ist die Ermittlung und Schilderung der Unfallfolgen und der Unfallursachen die hervorragendste Aufgabe der Statistik der Strassenverkehrsunfälle. Betriebswirtschaftlich betrachtet, stellt dieser Teil der Untersuchung gleichsam die Bilanz der Verkehrsunfallstatistik dar. Es braucht keines Späherblickes, um bereits auf Grund des gebotenen Zahlenmaterials über die Entwicklung der Zahl der Unfälle im Strassenverkehr unserer Stadt festzustellen, dass es sich hier um eine der unerfreulichsten Bilanzen handeln muss.

a) *Unfallfolgen.*

Wie sieht es zunächst mit den Unfallfolgen aus? Die Zahlen sollen sprechen:

Unfall-Folgen	überhaupt	Strassenverkehrsunfälle			
		1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Getötete Personen:					
Männer	90	22	25	17	26
Frauen	21	5	2	9	5
Kinder unter 15 J. .	31	9	7	9	6
Zusammen	142	36	34	35	37
Verletzte Personen:					
Männer	3 239	645	816	875	903
Frauen	1 059	200	221	276	362
Kinder unter 15 J. .	687	167	154	203	163
Zusammen	4 985	1 012	1 191	1 354	1 428
Getötete und verletzte Personen	5 127	1 048	1 225	1 389	1 465

	überhaupt	1926 – 28	1929 – 31	1932 – 34	1935 – 37
Zahl der Unfälle mit verletzten Personen	4 462	939	1 077	1 238	1 208
Zahl der Unfälle mit nur Sachschaden	3 953	882	785	1 156	1 130
Strassenverkehrsunfälle überhaupt	8 415	1 821	1 862	2 394	2 338

Ein Blick in die Zusammenstellung zeigt, dass in dem Zeitraum von 12 Jahren insgesamt 5 127 Personen verunfallten. Männer waren 3 329 oder 64,9 %, Frauen 1 080 oder 21,1 % und Kinder unter 15 Jahren 718 oder 14,0 % aller Verunfallten.

Die folgende Zusammenstellung zeigt, bei wieviel Unfällen im Zeitraum 1926—37 eine bzw. mehrere Personen verunfallten (Getötete und Verletzte):

	1926 – 37 absolut	1926 – 37 %
Zahl der Unfälle, bei denen		
1 Person verunfallte	4 026	90,2
2 Personen verunfallten	359	8,1
3 Personen verunfallten	54	1,2
4 und mehr Personen verunfallten ..	23	0,5
Unfälle mit Personenverletzungen ..	4 462	100,0
Verunfallte Personen	5 127	

Bei 100 Unfällen mit Personenverletzungen verunfallten durchschnittlich 115 Personen.

In der weit überwiegenden Zahl (90,2 %) der Fälle verunfallte jeweilen nur eine Person.

Eine weitere Frage ist die, ob bei den Verkehrsunfällen häufiger Fahrzeuginsassen oder Fußgänger heimgesucht werden. Die Antwort ist der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Von den getöteten Personen waren:	1926 – 37 absolut	1926 – 37 %
Fahrzeuginsassen	78	54,9
Fußgänger	64	45,1
Zusammen	142	100,0
Von den verletzten Personen waren:		
Fahrzeuginsassen	3 430	68,8
Fußgänger	1 555	31,2
Zusammen	4 985	100,0
Getötete und Verletzte	5 127	

Die folgende Zusammenstellung zeigt noch die Verteilung der verunfallten Fussgänger auf Erwachsene und Kinder unter 15 Jahren.

Getötete Fussgänger:	Fussgängerunfälle	
	absolut	%
Männer	26	40,6
Frauen	16	25,0
Kinder unter 15 Jahren	22	34,4
Zusammen	64	100,0
Verletzte Fussgänger:		
Männer	579	37,2
Frauen	584	37,6
Kinder unter 15 Jahren	392	25,2
Zusammen	1 555	100,0
Getötete und Verletzte:		
Männer	605	37,4
Frauen	600	37,0
Kinder unter 15 Jahren	414	25,6
Zusammen	1 619	100,0

b) *Unfallverschulden.*

Wer verschuldete die 8 415 Verkehrsunfälle der Jahre 1926—37, die Fahrzeuglenker, die Fussgänger oder beide zusammen? Auch hier stützen sich die Angaben auf die Unfallkarten der Verkehrspolizei, die eine genaue Beschreibung des Herganges eines jeden Unfalles enthalten, aus der sich ein ziemlich einwandfreies Bild über die Verschuldensfrage gewinnen lässt. Natürlich ist dieses Bild von subjektiven Urteilen der berichterstattenden Organe nicht immer ganz frei; immerhin wohnt den Angaben über die Unfallursachen, wie gesagt, eine grosse Zuverlässigkeit inne. Bis zum Jahre 1933 wurde bei der Auszählung der Unfallursachen nur eine Ursache berücksichtigt, nämlich jene, die auf Grund der Darstellung des Unfalles auf der Unfallkarte wohl als die Hauptursache angesehen werden konnte. Abgesehen von der Schwierigkeit, beim Zusammenwirken mehrerer, gleich schwerwiegender Ursachen eine als die Hauptursache zu erkennen und herauszugreifen, gelangte das Amt zu der Erkenntnis, dass vom Gesichtspunkt der Erziehung zur Verkehrsdisziplin es empfehlenswert ist, sämtliche Ursachen in Betracht zu ziehen. Eine vom Eidgenössischen Statistischen Amte einberufene Expertenkonferenz, der auch der Amtsvorsteher angehörte, schloss sich dieser Auffassung an und seit 1934 werden nun von den statistischen Stellen in der Schweiz sämtliche Ursachen ausgezählt.

Die folgende Zusammenstellung zeigt, dass in den Jahren 1934—37 weitaus am häufigsten auf den Verkehrsunfallkarten als Ursache Verstöße gegen die Verkehrsordnung angegeben sind, wobei „Unachtsamkeit und Unvorsichtigkeit“ und „zu schnelles Fahren“ weit überwiegen. Unachtsamkeit und Unvorsichtigkeit ist auf den Unfallkarten der Jahre 1934—37 843 mal, d. h. in 16,1 % und zu schnelles Fahren 1 685 mal oder in 32,1 % aller Ursachen angeführt. An dritter und vierter Stelle stehen „Unzulässiges oder unvorsichtiges Vorfahren, Kreuzen und Einbiegen“ und „Nicht Vortrittlassen“, nämlich 642 bzw. 633 mal (12,2 % und 12,1 %). An fünfter Stelle, wenn auch in weitem Abstande, kommt als Unfallgrund „Fahren auf falscher Strassenseite“ (227 mal = 4,3 %) in Frage. Die für 1934—37 162 ausgewiesenen Unfallursachen wegen Betrunkenheit bedeuten eine Mindestzahl, da es aus naheliegenden Gründen oft schwer hält, Betrunkenheit als Unfallursache festzustellen.

Unfallursache	Strassenverkehrs- unfälle 1934 - 37 absolut	%/o
1—13 beim Führer	4 785	91,2
1. Unzweckmässige Benützung des Fahrzeuges (Fahren ohne Licht, vorschriftswidriges Beladen usw.)	139	2,6
2. Unachtsamkeit, Unvorsichtigkeit, Kopflosigkeit	843	16,1
3. Mangelhafte Fahrpraxis	40	0,8
4. Zu schnelles, unbeherrschtes Fahren	1 685	32,1
5. Betrunkenheit	162	3,1
6. Unzulässiges oder unvorsichtiges Vorfahren, Kreuzen und Einbiegen	642	12,2
7. Nicht Vortrittlassen	633	12,1
8. Unvorsichtiges Rückwärtsfahren	66	1,3
9. Zu nahes Aufschliessen	125	2,4
10. Fahren auf falscher Strassenseite	227	4,3
11. Keine Abgabe von Verkehrszeichen	97	1,8
12. Nichtbeachten von Verkehrszeichen	61	1,2
13. Andere Ursachen	65	1,2
14. beim Mitfahrer	22	0,4
15. beim Fussgänger	220	4,2
16. beim Fahrzeug	16	0,3
17. Strassenzustand, Witterung	57	1,1
18. Andere und unbestimmte Ursachen	149	2,8
Ursachen zusammen ..	5 249	100,0
Unfälle überhaupt ..	3 263	.
Verunfallte Personen: getötet	54	.
verletzt	1 962	.

Eine Frage drängt sich bei der Betrachtung der Unfallursachen noch auf: Sind wirklich eine Grosszahl von Unfällen, wie unlängst im bernischen Grossen Rate ausgeführt worden ist, auf die vielen ausländischen Automobilisten zurückzuführen? Hierauf versuchen die folgenden für die Jahre 1934—37 festgestellten Zahlen über den Wohnort der Unfall verursachenden Motorfahrzeugführer und Radfahrer eine Antwort zu geben:

1. *Autoführer*

Wohnort	1934—37			
	Männer	Frauen	Zusammen absolut	‰
Stadt Bern.....	701	44	745	49,3
Kanton Bern.....	429	23	452	29,9
Uebrige Schweiz	226	9	235	15,6
Ausland.....	16	1	17	1,1
Unbekannt	60	2	62	4,1
Zusammen	1 432	79	1 511	100,0

2. *Motorradfahrer*

Stadt Bern.....	85	—	85	50,3
Kanton Bern.....	52	—	52	30,8
Uebrige Schweiz	22	—	22	13,0
Ausland.....	4	—	4	2,4
Unbekannt	6	—	6	3,5
Zusammen	169	—	169	100,0

3. *Radfahrer*

Stadt Bern.....	467	51	518	78,6
Kanton Bern.....	109	15	124	18,8
Uebrige Schweiz	11	3	14	2,1
Ausland.....	—	—	—	—
Unbekannt	3	—	3	0,5
Zusammen	590	69	659	100,0

Die meisten Unfälle werden demnach durch unsere einheimischen Fahrzeuglenker verursacht und nicht durch Ausländer.

7. KINDERUNFÄLLE.

Die Kinderunfälle verdienen im Rahmen einer Statistik der Verkehrsunfälle eine besondere Betrachtung, weil ein verhältnismässig grosser Teil dieser Unfälle durch die Kinder selbst verschuldet wird. Besonders aus erzieherischen Gründen rechtfertigt sich daher eine eingehende Behandlung der Kinderunfälle auch in dieser 12-Jahresstatistik.

Kinderunfälle ereigneten sich im Zeitraume 1926—37 insgesamt 689. Bei diesen 689 Unfällen verunfallten 718 Kinder, davon 31 tödlich.

Geschlecht	überhaupt	1926—28	1929—31	1932—34	1935—37
Getötete					
Knaben	23	7	6	6	4
Mädchen	8	2	1	3	2
Zusammen	31	9	7	9	6
Unfälle	31	9	7	9	6
Verletzte					
Knaben	474	123	114	138	99
Mädchen	213	44	40	65	64
Zusammen	687	167	154	203	163
Unfälle	658	158	151	193	156

Nach dem Geschlecht der Kinder verunfallten 497 Knaben und 221 Mädchen. Die Knaben spielen offenbar häufiger auf der Strasse und sind wahrscheinlich in der Regel auch weniger vorsichtig, wurden doch in den 12 Jahren mehr als doppelt soviele Knaben von Verkehrsunfällen heimgesucht wie Mädchen.

Von den 718 verunfallten Kindern waren noch nicht schulpflichtig (Kleinkinder):

	Kleinkinder
1926—28	70
1929—31	71
1932—34	80
1935—37	75
Zusammen	296

Bezüglich der Häufigkeit der Kinderunfälle an einzelnen Wochentagen konnte festgestellt werden, dass im Durchschnitt der 12 Jahre Freitag und Samstag die unfallreichsten Tage sind, währenddem bei den Unfällen überhaupt Samstag und Dienstag (S. 17). Warum gerade an einem Freitag so viele Kinder verunfallen, ist nicht leicht zu erklären.

Wochentage	überhaupt	Verunfallte Kinder			
		1926 - 28	1929 - 31	1932 - 34	1935 - 37
Montag	100	20	18	31	31
Dienstag	104	26	23	36	19
Mittwoch	93	20	16	34	23
Donnerstag	90	20	28	25	17
Freitag	137	37	37	35	28
Samstag	139	38	29	29	43
Sonntag	55	15	10	22	8
Zusammen	718	176	161	212	169

Wie bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, so treten auch hier die Stunden von 11 bis 19 Uhr besonders hervor. In dieser Zeit verunfallten rund $\frac{3}{4}$ (549 = 76,5 %) aller Kinder.

Tageszeit	überhaupt	Verunfallte Kinder			
		1926 - 28	1929 - 31	1932 - 34	1935 - 37
0— 5	1	1	—	—	—
5— 7	10	1	3	3	3
7— 9	23	6	7	6	4
9—11	86	20	13	36	17
11—13	123	31	34	28	30
13—15	130	28	29	43	30
15—17	133	39	31	28	35
17—19	163	38	36	54	35
19—21	41	9	8	14	10
21—24	8	3	—	—	5
Zusammen	718	176	161	212	169

Wo verunfallten am meisten Kinder: auf Plätzen, Strassenkreuzungen, Brücken oder übrigen Strassen?

Unfallort	überhaupt	Verunfallte Kinder			
		1926 - 28	1929 - 31	1932 - 34	1935 - 37
Plätze	63	21	13	17	12
Strassenkreuzungen	262	54	49	97	62
Brücken	126	6	39	74	7
Uebrige Strassen	267	95	60	24	88
Zusammen	718	176	161	212	169

Das Unfallverschulden bei den Kinderunfällen! Auf Grund der Unfallkarten konnten hierüber nachfolgende Zahlen festgestellt werden (die eingeklammerten Zahlen geben die Zahl der Kleinkinder, bis 6 Jahre, an).

Verschulden beim Kinde	überhaupt	Verunfallte Kinder			
		1926—28	1929—31	1932—34	1935—37
Unvorsichtiges Ueberschreiten von Strassen und Plätzen .	249 (156)	72 (43)	67 (40)	64 (40)	46 (33)
Anhängen an Fuhrwerken aller Art	6 (2)	2 (1)	2 (1)	2	—
Unvorsichtigkeit b. Schlitteln	11 (7)	6 (3)	3 (2)	1 (1)	1 (1)
Unvorsichtigkeit beim Fahren mit Spielfahrzeugen	4 (2)	1 (1)	1	—	2 (1)
Auf- und Abspringen von Fahrzeugen	10 (2)	3 (1)	2 (1)	5	—
Unvorsichtigkeit beim Velofahren	125 (3)	27 (1)	25	35 (1)	38 (1)
Ueberhaupt	405 (172)	111 (50)	100 (44)	107 (42)	87 (36)
 Verschulden beim Fahrzeuglenker.....	 274 (103)	 49 (15)	 50 (21)	 97 (32)	 78 (35)
Unachtsamkeit des erwachsenen Begleiters	8 (7)	3 (2)	4 (4)	—	1 (1)
Besondere Umstände	31 (14)	13 (3)	7 (2)	8 (6)	3 (3)
Ueberhaupt	313 (124)	65 (20)	61 (27)	105 (38)	82 (39)
Verunfallte Kinder überhaupt	718 (296)	176 (70)	161 (71)	212 (80)	169 (75)

Von den 718 in den 12 Jahren 1926—37 verunfallten Kindern trifft nach der vorstehenden Zusammenstellung die Schuld das Kind (bzw. dessen Eltern oder Pflegeeltern) selbst:

1926—37 in 405 Fällen = 56,4 %

1926—28 in 111 Fällen = 63,1 %

1929—31 in 100 Fällen = 62,1 %

1932—34 in 107 Fällen = 50,5 %

1935—37 in 87 Fällen = 51,5 %

Von den 405 unvorsichtigen Kindern verunfallten zufolge:

	1926—37 %
Unvorsichtigkeit beim Ueberschreiten von Strassen	61,5
Anhängen an Fuhrwerken aller Art	1,5
Unvorsichtigkeit beim Schlitteln	2,7
Unvorsichtigkeit beim Fahren mit Spielzeugen	1,0
Auf- und Abspringen von Fahrzeugen	2,5
Unvorsichtigkeit beim Velofahren	30,8

Von den 718 verunfallten Kindern waren 414 (57,7 %) Fussgänger und 218 (30,3 %) Velofahrer; die übrigen 86 (12,0 %) verunfallten beim Schlittenfahren, beim Fahren mit Spielfahrzeugen (Trottinette und dergl.) oder wurden als Mitfahrer Opfer eines Unfalles.

Angesichts der hohen Zahl der verunfallten Fussgänger — beinahe drei Fünftel aller verunfallten Kinder — ist es von ganz besonderem Interesse, festzustellen, was für Fahrzeuge an diesen Unfällen beteiligt waren und in welchem Ausmaße das verunfallte Kind selbst, der Fahrzeugführer oder andere Umstände (Unachtsamkeit des Begleiters, unglückliches Zusammentreffen usw.) den Unfall verursachten. Darüber gibt die nachstehende Uebersicht Auskunft (die eingeklammerten Zahlen geben die Zahl der Kleinkinder an):

Fahrzeug	überhaupt	Verunfallte Kinder 1926-37		
		Unvorsichtigkeit des Kindes	Verschulden des Fahrzeuglenkers	Unachtsam- keit d. Begl. usw.
Automobile	236 (148)	146 (96)	86 (48)	4 (4)
Motorräder	51 (31)	28 (18)	21 (11)	2 (2)
Fahrräder	112 (68)	60 (34)	51 (33)	1 (1)
Strassenbahn.....	8 (7)	8 (7)	—	—
Andere Fahrzeuge ..	7 (5)	4 (2)	3 (3)	—
Zusammen	414 (259)	246 (157)	161 (95)	7 (7)
in %				
Automobile	100,0 (100,0)	61,9 (64,9)	36,4 (32,4)	1,7 (2,7)
Motorräder	100,0 (100,0)	54,9 (58,1)	41,2 (35,5)	3,9 (6,4)
Fahrräder	100,0 (100,0)	53,6 (50,0)	45,5 (48,5)	0,9 (1,5)
Strassenbahn.....	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	—	—
Andere Fahrzeuge ..	100,0 (100,0)	57,1 (40,0)	42,9 (60,0)	—
Zusammen	100,0 (100,0)	59,4 (60,6)	38,9 (36,7)	1,7 (2,7)

Aus der vorstehenden Zusammenstellung geht deutlich hervor, dass für die Kinder als Strassenbenützer das Auto das höchste Gefahrenmoment bedeutet; dabei ist aber nicht zu übersehen, dass in 146 von 236 Fällen (61,9 %) die Kinder selber durch ihr sorgloses Verhalten die Unfälle herbeiführten. An zweiter Stelle steht das Fahrrad mit 112 Fällen; auch hier entfällt in 53,6 % der Fälle die Ursache auf das Kind. Durch Motorräder wurden 51 Kinder, wovon 54,9 % durch eigenes Verschulden, getötet oder verletzt. Endlich waren die Strassenbahnen sowie andere Fahrzeuge (Pferdegespanne usw.) an 15 Kinderunfällen beteiligt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass von den 414 verunfallten

Fussgängern unter 15 Jahren 246 oder 59,4 % (157 oder 60,6 % im vorschulpflichtigen Alter) den Unfall selbst verschuldet haben. Diese Zahlen, sowie die weitere Feststellung, dass von den 218 verunfallten Velofahrern 125 (57,3 %) selbst den Unfall verursachten, verpflichten geradezu Schule und Elternhaus, die Kinder auf die Gefahren im Strassenverkehr aufmerksam zu machen.

Mit der Aufklärung allein aber ist es hier nicht getan. Hunderte von Müttern müssen durch irgendwelchen Verdienst zum Unterhalt der Familie beitragen. Viele Kinder sind deshalb tagsüber sich selbst überlassen und treiben sich auf der Strasse herum. Alle diese Kinder müssen während der Zeit, da ihre Mütter der Arbeit nachgehen, irgendwo, sei es in Kindergärten oder auf vom Verkehr abseits gelegenen Spielplätzen, sich aufhalten können.

Die städtischen Behörden (Schuldirektion und Direktion der Sozialen Fürsorge) haben dieser Tatsache in den letzten Jahren in noch grösserem Ausmasse als früher Rechnung getragen, durch Förderung der privaten und Schaffung gemeindlicher Kinderkrippen und Kindergärten. Die Zahl der Gemeindekrippen beträgt heute 5, jene der Privatkrippen, die von der Gemeinde subventioniert werden 6. Die Reinausgaben der Gemeinde betrugen im Jahre 1937 Fr. 71 272 für die Gemeindekinderkrippen und Fr. 41 659 für die Privatkrippen, zusammen Fr. 112 931.

Kindergärten gab es in Bern im Jahre 1926 deren 26 gegenüber 39 im Jahre 1937. Von den 39 Kindergärten gehören 8 der Stadt und 31 sind privat.

In einigen Quartieren besteht aber, wie die Schuldirektion im Verwaltungsberichte der Gemeinde für das Jahr 1937 ausführt, immer noch ein Mangel an Kindergärten, weshalb die von dieser Direktion eingeleiteten Massnahmen, die die Vermehrung der Zahl der Kindergärten zum Ziele haben, auch vom Standpunkte vermehrter Verkehrssicherheit alle Unterstützung verdienen.

Neben diesen mehr fürsgerischen Massnahmen muss die Aufklärung und Belehrung der Jugend über die Gefahren der Strasse parallel gehen. In dieser Beziehung haben die zuständigen städtischen Behörden (Polizei- und Schuldirektion) vortreffliche Arbeit geleistet. Die Schulkinder Berns sind, wie in dem Kapitel 1 ausgeführt worden ist, in den letzten Jahren eindringlich durch Wort, Schrift und Bild auf die Gefahren der Strasse aufmerksam gemacht worden. Durch besondere Schreiben der Schuldirektion wurden ausserdem die Lehrer auf dieses Problem aufmerksam gemacht und ersucht, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Kinder auf die Gefahren der Strasse und die Verkehrsregeln aufmerksam zu machen.

An sämtlichen Schulen wurden u. a. auch die Unfallbroschüren des Statistischen Amtes verabfolgt, ebenso erhielt jeder Schüler des 3. Schuljahres unlängst ein sogenanntes Verkehrsbüchlein. Vor allen Schulhäusern, die an verkehrsreichen Strassen liegen, liess die Polizeidirektion Warnungstafeln für Fahrzeuge mit der Aufschrift „Schule“ anbringen.

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 nicht auf den Strassen spielen sollen, sondern dort, wo ihnen dazu Gelegenheit geboten wird.

8. SCHLUSSBEMERKUNGEN.

Als wichtigstes Ergebnis dieser Untersuchung über die Strassenverkehrsunfälle in Bern im Zeitraume 1926—37 zeigt sich, dass weitaus die meisten Unfälle hätten vermieden werden können, wenn die Fahrzeugführer vorsichtiger gewesen wären. Entfallen doch von den 5 249 Unfallursachen der Jahre 1934—37 ganze 4 785 oder 91,2 % aller Ursachen auf die Schuld der Fahrzeuglenker. In 220 oder 4,2 % aller Fälle geht die Schuld auf Fussgänger zurück.

Die Zahlenausweise über die Unfallursachen reden eine eindringliche Sprache. Pflicht der Fahrzeuglenker ist es, die Unfallursachen zu erkennen, mehr Verkehrsdisziplin zu üben und die Verkehrsregeln besser zu beachten. Der Kampf gegen die Verkehrsunsicherheit muss in vermehrtem Masse dem Leichtsinn und der Unaufmerksamkeit, der Rücksichtslosigkeit und der sorglosen Gesetzesübertretung gelten. Beachtlich ist, dass von den 1926—37 tödlich verunfallten 142 Personen 78 = 54,9 % und von den 4 985 verletzten Personen deren 3 430 = 68,8 % Fahrzeuginsassen sind. Die Fahrzeuglenker gefährden also vor allem sich selbst und die Mitfahrenden.

Auch der Fussgänger muss sich natürlich gewöhnen, die Strassen-disziplin mehr als bisher einzuhalten, denn auch er ist häufig an Verkehrsunfällen nicht unbeteiligt.

Die Verkehrsunfallzahlen werden oft mit der gewaltigen Zunahme der Motorfahrzeuge zu verdunkeln versucht, indem geltend gemacht wird, dass sich die Zahl der Unfälle in geringerem Masse als jene der Motorfahrzeuge vermehrt habe. Ein Grund zu besonderer Besorgnis liege daher gar nicht vor! Ein solcher Vergleich hinkt. Er 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. Die Vertreter dieser Auffassung finden es offenbar ganz in 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 Unfallzahlen eines beliebigen Jahres werden herausgegriffen und als „natürlich“ der weiteren Berechnung zugrunde gelegt.

Diese Art, die Verkehrsunfälle zu betrachten, kann nicht scharf genug gegeisselt werden. „Natürliche Unfallziffern“ gibt es nicht, denn der Grossteil aller Verkehrsunfälle geht, wie aus dem in diesem Hefte gebotenen Zahlenmaterial eindeutig hervorgeht, auf menschliches Verschulden, sei es des Fahrzeuglenkers oder, allerdings in der kleineren Zahl der Fälle, des Fussgängers zurück und ist daher vermeidbar.

Ein weiterer oft gehörter Einwand, der ebenfalls dazu angetan ist, die grosse Zahl von Verkehrsunfällen und ihre Zunahme zu verdunkeln, ist der, eine rechte Beurteilung dieser Zahlen müsse von der Zahl der gefahrenen Kilometer ausgehen. Eine Inbeziehungsetzung dieser — so wird geltend gemacht — mit der Zahl der Verkehrsunfälle würde ein Sinken der Unfallziffer ergeben. Abgesehen davon, dass eine Feststellung der von den Fahrzeugen zurückgelegten Fahrkilometern praktisch gar nicht möglich ist, wäre mit einer solchen Messziffer gar nichts gewonnen, indem durch sie kein einziger der z. B. im Zeitraume 1926—37 in Bern erfolgten 8 415 Unfällen mit ihren 142 getöteten und 4 985 verletzten Personen ungeschehen gemacht werden könnte. Oder soll das Spiel mit dem Leben von Hunderten von Menschen so weit getrieben werden, dass man solange als die Zahl der Unfälle auf 100 000 Fahrkilometern nicht zunimmt, sich in Ruhe wiegen soll? Doch wohl nicht!

8 415 Verkehrsunfälle — durchschnittlich täglich 2 — mit 142 getöteten und 4 985 verletzten Personen in einem Zeitraume von 12 Jahren, das sind Zahlen, die schrecken sollten! Die Zahlen verpflichten vor allem die Fahrzeuglenker in stärkerem Masse als es heute der Fall ist, die Gebote der Verkehrssicherheit zu beachten. Aber auch für den Fussgänger gilt dieser Mahnruf. Es kann nicht geleugnet werden, dass die Menge der Fussgänger sich auf der Strasse oft sehr sorglos bewegt. Auch sie müssen sich bei dem sich stets steigernden Verkehr mehr als bisher an die Verkehrsvorschriften halten.

In der Stadt Bern sind in dem Zeitraume, in dem diese Betrachtung steht, Millionen von Franken zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Strassenkorrekturen, Brückenbauten, Aufstellung von Gefahren-, Vorschrift-, Gebot- und Hinweissignalen, Anlage von Fussgängerstreifen und Signalisierungsanlagen usw.) verausgabt worden.

Nicht unerwähnt gelassen seien auch die Bestrebungen der Schuldirektion in Verbindung mit der Verkehrspolizei zur Aufklärung der Schuljugend über die Unfallgefahr im Strassenverkehr und ihre Verhütung.

Mit behördlichen Massnahmen allein, mögen sie noch so umfassend sein, ist es aber nicht getan. Unerlässliche Voraussetzung für eine Herabminderung der Verkehrsunfälle ist: vermehrte Verkehrsdisziplin seitens der Fahrzeugführer und der Fußgänger. Behörden, Fahrer und Fußgänger müssen Hand in Hand arbeiten, und erst dann wird die Verkehrssicherheit auf der Strasse eine grössere und die fast täglichen Meldungen in der Tagespresse über den „Tod auf der Strasse“ werden seltener sein!

ANHANG

VERKEHRSUNFÄLLE NACH STRASSEN 1926—37

- 1. ÜBERSICHT DER VERKEHRSUNFÄLLE NACH STRASSEN**
- 2. DIE STRASSEN NACH DER HÄUFIGKEIT DER VERKEHRS-
UNFÄLLE**
- 3. DIE 30 STRASSEN MIT ÜBER 100 VERKEHRSUNFÄLLEN**

**BEMERKUNGEN ZU DEN VERKEHRSUNFALLKARTEN 1928,
1933 UND 1937**

UNFALLKARTEN 1928, 1933 UND 1937

1. ÜBERSICHT DER VERKEHRSUNFÄLLE NACH STRASSEN 1926-37.

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Aarbergergasse.....	86	34	—	—	34	17
Aarbühlstrasse.....	—	—	—	—	—	—
Aarbühlweg	—	—	—	—	—	—
Aareggweg, oberer	4	4	—	—	3	3
Aareggweg, unterer	—	—	—	—	—	—
Aarestrasse	20	3	1	—	13	1
Aargauerstalden, alter	4	4	—	—	1	1
Aargauerstalden, neuer	21	4	—	—	10	—
Aarhaldenstrasse	—	—	—	—	—	—
Abendstrasse	4	4	—	—	4	4
Aebistrasse	4	3	—	—	1	—
Aegertenstrasse	20	9	—	—	10	3
Aehrenweg	5	4	—	—	1	1
Ahornweg	1	—	—	—	—	—
Alexandraweg	2	1	—	—	1	—
Alleeweg	11	8	—	—	15	15
Allmendstrasse.....	40	23	—	—	18	7
Alpeneckstrasse	—	—	—	—	—	—
Alpenstrasse	12	7	—	—	6	5
Altenbergrain	12	6	—	—	12	5
Altenbergstrasse	9	1	—	—	9	2
Althofgässchen.....	—	—	—	—	—	—
Amselweg	—	—	—	—	—	—
Amthausgässchen	1	—	—	—	—	—
Amthausgasse	85	20	—	—	41	10
Anshelmstrasse	—	—	—	—	—	—
Antoniengässchen	1	1	—	—	1	1
Archivstrasse	1	—	—	—	1	—
Armandweg	1	1	—	—	1	1
Asterweg	1	1	—	—	—	—
Asylweg	1	1	—	—	—	—
Bachstrasse	—	—	—	—	—	—
Bäckereiweg	—	—	—	—	—	—
Badgasse	3	2	—	—	2	2
Bahnhofplatz	236	48	1	1	92	17
Bahnhofstrasse	2	—	—	—	1	—
Bahnhöheweg.....	1	—	—	—	1	—
Uebertrag	588	189	2	1	278	95

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	588	189	2	1	278	95
Bahnstrasse	13	3	—	—	11	2
Balderstrasse	3	2	—	—	2	1
Balmweg	5	2	—	—	2	1
Bankgässchen	1	—	—	—	—	—
Bantigerstrasse	11	3	—	—	10	2
Bäringasse	—	—	—	—	—	—
Bärenplatz	131	30	—	—	46	7
Baumgartenstrasse	—	—	—	—	—	—
Beatusstrasse	6	4	—	—	4	2
Beaulieurain	1	1	—	—	—	—
Beaulieustrasse	1	1	—	—	—	—
Beaumontweg	9	5	—	—	2	1
Belpstrasse	87	40	—	—	43	17
Berchtoldstrasse	10	6	—	—	4	2
Bernastrasse	11	6	—	—	7	2
Bernstrasse	40	14	2	—	27	7
Bersethweg	—	—	—	—	—	—
Bethlehemstrasse	59	28	2	—	39	13
Beundenfeldstrasse	42	14	—	—	28	7
Beundenweg	—	—	—	—	—	—
Bibliothekgässchen	4	3	—	—	2	1
Bierhübeliweg	3	3	—	—	3	3
Birkenweg	10	5	—	—	6	5
Bitziusstrasse	9	7	1	—	10	9
Blockweg	1	—	—	—	—	—
Blumenbergstrasse	18	11	—	—	7	3
Blumensteinstrasse	—	—	—	—	—	—
Blumenweg	—	—	—	—	—	—
Böcklinstrasse	3	3	—	—	3	3
Bogenschützenstrasse	7	7	—	—	5	5
Bolligenstrasse	38	3	5	—	26	2
Bollwerk	310	50	2	—	192	26
Bonstettenstrasse	2	2	—	—	1	1
Bottigenstrasse	27	5	2	—	23	3
Bovetstrasse	—	—	—	—	—	—
Breitenrainplatz	36	4	—	—	19	2
Breitenrainstrasse	224	43	—	—	147	26
Breiteweg	—	—	—	—	—	—
Uebertrag	1 710	494	16	1	947	248

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	1 710	494	16	1	947	248
Breitfeldstrasse	6	2	—	—	4	1
Bremgartenstrasse	31	10	4	—	19	3
Bridelstrasse	5	2	—	—	4	—
Brückensteinstrasse	6	5	1	1	2	2
Brückfeldstrasse	16	7	—	—	2	—
Brügglerweg	1	—	—	—	—	—
Brünigweg	—	—	—	—	—	—
Brünnackerstrasse	1	1	—	—	1	1
Brunnadernrain	4	3	—	—	1	1
Brunnadernstrasse	79	37	—	—	38	16
Brünnenstrasse	21	12	1	1	8	5
Brunngasse	10	4	—	—	5	—
Brunngasshalde	5	—	—	—	5	—
Brunnhofweg	14	9	—	—	6	3
Brunnmattstrasse	83	29	2	1	54	13
Bubenbergplatz	588	62	6	—	265	29
Bubenberggrain	1	1	—	—	—	—
Bubenbergstrasse	4	3	—	—	—	—
Buchdruckerweg	—	—	—	—	—	—
Buchenweg	—	—	—	—	—	—
Buchfeldweg	—	—	—	—	—	—
Buchweg	—	—	—	—	—	—
Bühlplatz	6	1	—	—	5	1
Bühlstrasse	67	42	1	1	37	21
Bümplizstrasse	79	35	2	1	49	25
Bundesbahnweg	—	—	—	—	—	—
Bundesgasse	272	37	2	1	142	16
Bundesplatz	108	22	1	—	47	9
Bundesrain	—	—	—	—	—	—
Burgernzielweg	9	5	—	—	6	2
Burgunderstrasse	1	—	—	—	—	—
Burkhartweg	—	—	—	—	—	—
Burgfeldweg	—	—	—	—	—	—
Bürglenstrasse	—	—	—	—	—	—
Bürkiweg	3	2	—	—	3	2
beim Bärengraben	5	2	1	—	1	—
Uebertrag		3 135	827	37	7	1 651
						398

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	3 135	827	37	7	1 651	398
Cäcilienrain	—	—	—	—	—	—
Cäcilienstrasse	12	2	—	—	11	2
Cedernstrasse	—	—	—	—	—	—
Centralweg	1	—	—	—	1	—
Chaletweg	2	2	—	—	2	2
Choisystrasse	3	2	—	—	—	—
Christoffelgasse	62	52	—	—	30	23
Chutzenstrasse	2	1	—	—	2	1
Cyrostrasse	—	—	—	—	—	—
Dählenweg	—	—	—	—	—	—
Dählhölzliweg	12	9	—	—	5	4
Dahliaweg	—	—	—	—	—	—
Dalmazirain	12	7	—	—	13	8
Dalmaziweg	24	6	—	—	15	4
Dammweg	44	17	—	—	25	4
Dapplesweg	—	—	—	—	—	—
Daxelhoferstrasse	8	5	—	—	8	6
Denzlerstrasse	—	—	—	—	—	—
Depotstrasse	7	3	—	—	3	1
Diesbachstrasse	2	2	—	—	2	2
Dietlerstrasse	—	—	—	—	—	—
Distelweg	—	—	—	—	—	—
Dittlingerweg	—	—	—	—	—	—
Donnerbühlweg	1	1	—	—	—	—
Dorngasse	3	3	—	—	—	—
Drosselweg	—	—	—	—	—	—
Druckereiweg	—	—	—	—	—	—
Dübystrasse	3	3	—	—	—	—
Dufourstrasse, obere	13	10	—	—	7	7
Dufourstrasse, untere	—	—	—	—	—	—
Effingerstrasse	195	49	—	—	130	29
Egelgasse	10	—	—	—	14	—
Egghölzliweg	12	10	1	—	4	4
Eggimannstrasse	3	2	—	—	2	2
Eichholzstrasse	—	—	—	—	—	—
Eichmattweg	6	5	1	1	6	4
Uebertrag	3 572	1 018	39	8	1 931	501

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	3 572	1 018	39	8	1 931	501
Eigerplatz	47	8	3	—	28	6
Eigerweg	—	—	—	—	—	—
Eilgutgasse	9	7	—	—	6	4
Elfennauweg	18	14	—	—	8	7
Elfenstrasse	9	7	—	—	5	4
Elisabethenstrasse	25	6	—	—	16	4
Emanuel-Friedli-Strasse....	—	—	—	—	—	—
Engehaldenstrasse	13	2	—	—	12	—
Engerain	1	1	—	—	—	—
Engeriedweg	—	—	—	—	—	—
Engestrasse	22	5	1	—	19	2
Englische Anlagen	—	—	—	—	—	—
Ensingerstrasse	24	15	—	—	15	9
Erikaweg	—	—	—	—	—	—
Erlachstrasse	6	3	—	—	1	—
Erlenweg	—	—	—	—	—	—
Eschenweg	—	—	—	—	—	—
Eschmannstrasse	—	—	—	—	—	—
Eymattstrasse	17	7	1	1	28	14
Eisenbahnbrücke	2	—	—	—	2	—
Fabrikstrasse	19	7	—	—	10	4
Fährstrasse	8	—	—	—	8	—
Falkenhöheweg	3	3	—	—	1	1
Falkenplatz	11	2	—	—	3	—
Falkenweg	2	1	—	—	1	—
Federweg	34	21	—	—	19	12
Feldeggweg	1	1	—	—	1	1
Feldheimweg	—	—	—	—	—	—
Fellenbergstrasse	3	2	—	—	2	2
Fellerstrasse	—	—	—	—	—	—
Felsenaustrasse	14	10	—	—	13	7
Felsenhainweg	—	—	—	—	—	—
Felshaldenweg	—	—	—	—	—	—
Ferdinand-Hodler-Strasse .	47	20	—	—	33	15
Fichtenweg	2	1	—	—	1	—
Finkenhubelweg	2	—	—	—	—	—
Finkenrain	1	1	—	—	—	—
Uebertrag	3 912	1 162	44	9	2 163	593

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	3 912	1 162	44	9	2 163	593
Finstergässchen	—	—	—	—	—	—
Fischermätteliweg	1	1	—	—	—	—
Fischerweg	1	—	—	—	—	—
Fliederweg	—	—	—	—	—	—
Florastrasse	1	—	—	—	—	—
Fluhweg	—	—	—	—	—	—
Flurstrasse	11	5	—	—	2	—
Forsthausweg	—	—	—	—	—	—
Forstweg	2	2	1	1	1	1
Frankenstrasse	—	—	—	—	—	—
Freiburgstrasse	312	54	12	1	220	27
Freiburg-Bernstrasse, Unterführung	23	—	2	—	18	—
Freieckweg	1	—	—	—	1	—
Freiestrasse	19	6	—	—	10	3
Fricktreppe	—	—	—	—	—	—
Frickweg	—	—	—	—	—	—
Friedbühlstrasse	5	4	1	—	2	2
Friedeckweg	2	2	—	—	2	2
Friedensstrasse	—	—	—	—	—	—
Friedheimweg	11	7	—	—	5	1
Friedhofweg	4	3	—	—	3	3
Frikartweg	—	—	—	—	—	—
Frohbergweg	2	2	—	—	2	2
Gantrischstrasse	—	—	—	—	—	—
Gartenstrasse	—	—	—	—	—	—
Gasstrasse	3	2	—	—	2	1
Genfergasse	30	19	—	—	13	9
Genossenweg	—	—	—	—	—	—
Gerbergasse	4	—	—	—	1	—
Gerechtigkeitsgässchen, oberes	—	—	—	—	—	—
Gerechtigkeitsgässchen, unteres	—	—	—	—	—	—
Gerechtigkeitsgasse	38	7	—	—	17	3
Gesellschaftsstrasse	8	1	—	—	3	—
Gewerbestrasse	4	2	—	—	2	1
Uebertrag	4 394	1 279	60	11	2 467	648

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	4 394	1 279	60	11	2 467	648
Giessereiweg	5	4	—	—	3	3
Glockenstrasse	3	2	—	—	3	2
Gotthardweg	—	—	—	—	—	—
Gotthelfstrasse	10	9	—	—	5	5
Gottlieb-Kuhn-Weg	—	—	—	—	—	—
Grabenpromenade	—	—	—	—	—	—
Graffenriedweg	1	1	—	—	1	1
Granatweg	—	—	—	—	—	—
Greyerzstrasse	19	13	—	—	19	13
Gruberstrasse	11	7	—	—	13	8
Grübliweg	1	—	—	—	1	—
Grundweg	—	—	—	—	—	—
Grüneckweg	—	—	—	—	—	—
Grüner Weg	1	1	—	—	—	—
Gryphenhübeliweg	12	9	—	—	2	2
Gurtengasse	35	28	—	—	11	10
Gutenbergstrasse	10	7	1	—	7	6
Güterstrasse	5	3	—	—	5	3
Habsburgstrasse	1	1	—	—	—	—
Haldenweg	1	—	—	—	—	—
Halenstrasse	18	3	1	—	13	3
Hallerstrasse	15	7	—	—	7	4
Hallwylstrasse	8	6	—	—	1	1
Haslerstrasse	7	6	—	—	1	1
Haspelgasse	—	—	—	—	—	—
Haspelweg	2	1	—	—	2	1
Hauensteinweg	—	—	—	—	—	—
Heckenweg	—	—	—	—	—	—
Heimstrasse	4	1	—	—	1	—
Heinrich-Wild-Strasse	1	1	—	—	—	—
Helvetiaplatz	105	7	1	—	69	3
Helvetastrasse	10	6	—	—	8	6
Henri-Dunant-Strasse	—	—	—	—	—	—
Herrengasse	10	1	—	—	4	—
Herzogstrasse	6	3	—	—	4	2
Hinter der Kirche	—	—	—	—	—	—
Hinterkappelenbrücke	1	—	—	—	1	—
Uebertrag	4 696	1 406	63	11	2 648	722

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	4 696	1 406	63	11	2 648	722
Hirschengraben	184	89	1	—	84	36
Hochbühlweg	1	1	—	—	1	1
Hochfeldstrasse	9	4	—	—	5	2
Hochschulstrasse	4	1	—	—	—	—
Hofweg	2	1	—	—	—	—
Höheweg	4	3	—	—	3	1
Hohgantweg	—	—	—	—	—	—
Holligenstrasse	68	27	—	—	49	16
Holzikofenweg	12	6	—	—	7	4
Hopfenrain	1	1	—	—	1	1
Hopfenweg	5	2	—	—	5	2
Hotelgasse	15	8	—	—	5	3
Hubelmattstrasse	6	3	—	—	3	2
Hügelweg	—	—	—	—	—	—
Humboldtstrasse	2	—	—	—	—	—
Industrieweg	—	—	—	—	—	—
Inselgässchen	6	6	—	—	3	3
Jägerweg	6	3	—	—	3	2
Jennerweg	3	2	—	—	1	1
Jolimontstrasse	4	—	—	—	3	—
Jubiläumsplatz	1	—	—	—	1	—
Jubiläumsstrasse	7	4	—	—	4	2
Jungfraustrasse	44	11	1	—	26	5
Junkerngasse	17	9	—	—	5	—
Jurastrasse	10	—	—	—	6	—
Justingerweg	5	4	—	—	2	—
Käfiggässchen	4	—	—	—	—	—
Kalcheggweg	2	2	—	—	2	2
Kanalgasse	—	—	—	—	—	—
Kanonenweg	2	—	—	—	—	—
Kapellenstrasse	28	20	—	—	19	13
Karl-Hilty-Strasse	1	1	1	1	—	—
Karl-Schenk-Strasse	—	—	—	—	—	—
Karl-Spitteler-Strasse	—	—	—	—	—	—
Karl-Stauffer-Strasse	1	1	1	1	—	—
Kasernenstrasse	33	16	—	—	16	7
Uebertrag	5 183	1 631	67	13	2 902	825

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	5 183	1 631	67	13	2 902	825
Kasinoplatz	116	19	—	—	42	5
Kastellweg	4	2	1	1	3	1
Kasthoferstrasse	10	7	—	—	10	7
Kehrgasse	5	4	—	—	4	3
Keltenstrasse	—	—	—	—	—	—
Keplerstrasse	1	1	—	—	1	1
Kesslergasse	12	4	—	—	6	3
Kirchackerweg	—	—	—	—	—	—
Kirchbergerstrasse	6	2	—	—	3	2
Kirchbühlweg	3	3	—	—	—	—
Kirchenfeldbrücke	93	9	2	—	53	2
Kirchenfeldstrasse	36	9	—	—	27	11
Kirchgasse	6	—	—	—	2	—
Kistlerweg	4	3	—	—	4	3
Klaraweg	6	4	1	1	3	2
Klösterlistutz	14	3	—	—	7	1
Knüslihubelweg	2	—	—	—	2	—
Kollerweg	5	5	1	1	1	1
Könizbergwald	4	1	—	—	2	—
Könizstrasse	46	21	—	—	30	15
Konradweg	—	—	—	—	—	—
Konsumstrasse	3	—	—	—	1	—
Kornhausbrücke	132	2	—	—	83	2
Kornhausdurchgang	12	7	—	—	5	2
Kornhausplatz	175	17	1	—	88	8
Kornhausstrasse	38	7	—	—	23	2
Kramburgstrasse	1	1	—	—	1	1
Kramgasse	42	2	—	—	17	—
Kreuzgasse	5	3	—	—	1	1
Krippenstrasse	9	3	—	—	7	2
Kursaalstrasse	2	1	—	—	3	2
Kyburgstrasse	18	13	—	—	12	8
Ladenwandstrasse	9	6	—	—	8	5
Lagerhausweg	—	—	—	—	—	—
Lagerweg	7	3	—	—	5	3
Landhausweg	—	—	—	—	—	—
Landoltstrasse	17	3	—	—	11	3
Uebertrag	6 026	1 796	73	16	3 367	921

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	6 026	1 796	73	16	3 367	921
Ländteweg	1	1	—	—	—	—
Landweg	—	—	—	—	—	—
Länggaßstrasse	94	8	2	—	60	7
Langmauerweg	1	—	—	—	1	—
Laubeckstrasse	52	14	1	—	35	4
Läuferplatz	2	—	—	—	—	—
Laupenstrasse	256	40	4	—	125	19
Lentulusrain	7	6	—	—	7	6
Lentulusstrasse	9	3	—	—	7	4
Lenzweg	—	—	—	—	—	—
Lerberstrasse	1	—	—	—	—	—
Lerchenweg	6	4	—	—	2	1
Liebeggweg	2	1	—	—	1	—
Lilienweg	1	1	—	—	—	—
Lindenauweg	—	—	—	—	—	—
Lindenrain	2	—	—	—	—	—
Löchliweg	2	—	—	—	3	—
Lombachweg	1	1	—	—	—	—
Lorbeerstrasse	2	—	—	—	1	—
Lorrainebrücke	48	14	—	—	30	7
Lorrainestrasse	87	25	—	—	54	19
Lorystrasse	—	—	—	—	—	—
Lötschbergweg	—	—	—	—	—	—
Ludwig-Forrer-Strasse	—	—	—	—	—	—
Luisenstrasse	13	8	—	—	5	5
Luternauweg	2	1	—	—	—	—
Magazinweg	—	—	—	—	—	—
Malerweg	—	—	—	—	—	—
Mannenriedstrasse	—	—	—	—	—	—
Manuelstrasse	6	1	—	—	3	1
Marienstrasse	52	21	1	—	26	10
Marktgasse	117	9	—	—	35	7
Martiweg	—	—	—	—	—	—
Marzilibrücke	8	2	—	—	6	4
Marzilistrasse	24	3	—	—	17	1
Mattenenge	4	—	—	—	2	—
Mattenhofstrasse	44	26	—	—	32	18
Uebertrag	6 870	1 985	81	16	3 819	1 034

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	6 870	1 985	81	16	3 819	1 034
Matzenriedstrasse	7	1	—	—	7	1
Mauerrain	—	—	—	—	—	—
Maulbeerstrasse	14	6	—	—	3	2
Mayweg	3	2	—	—	1	1
Meisenweg	—	—	—	—	—	—
Melchenbühlweg	5	—	—	—	3	—
Metzgergässchen	—	—	—	—	—	—
Metzgergasse	46	10	—	—	20	3
Mezenerweg	2	1	—	—	1	—
Militärstrasse	31	5	1	—	20	3
Mindstrasse	10	7	—	—	9	6
Mittelstrasse	54	31	—	—	21	15
Monbijoustrasse	247	49	1	—	147	25
Monreposweg	—	—	—	—	—	—
Moosweg	—	—	—	—	—	—
Morellweg	2	2	—	—	2	2
Morgenstrasse	1	1	—	—	1	1
Morillonstrasse	57	30	1	1	33	17
Moritzweg	1	—	—	—	1	—
Moserstrasse	24	7	1	—	9	3
Muesmattstrasse	11	6	—	—	4	3
Mühedorfstrasse	—	—	—	—	—	—
Mühlemattstrasse	84	30	1	1	48	22
Mühlenplatz	2	—	1	—	1	—
Muldenstrasse	6	—	—	—	5	—
Münstergässchen	—	—	—	—	—	—
Münsterplatz	1	—	—	—	2	—
Münzgraben	11	8	—	—	2	2
Munzingerstrasse	9	4	—	—	6	2
Münzrain	1	—	—	—	1	—
Murifeldweg	15	14	—	—	12	11
Muristalden, grosser	14	2	2	1	9	—
Muristalden, kleiner	19	11	—	—	11	7
Muristrasse	261	30	2	—	182	22
Murtenstrasse	302	37	17	2	206	29
Museumstrasse	—	—	—	—	—	—
Müsleinweg	—	—	—	—	—	—
Myrtenweg	—	—	—	—	—	—
Uebertrag	8 110	2 279	108	21	4 586	1 211

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	8 110	2 279	108	21	4 586	1 211
Nägeligasse	71	30	—	—	23	13
Nelkenweg	1	—	—	—	1	—
Neubrückstrasse	203	49	4	—	231	32
Neuengasse	79	31	1	—	27	13
Neufeldstrasse	20	8	1	—	14	8
Neuhäuserweg	—	—	—	—	—	—
Niederbottigenweg	—	—	—	—	—	—
Niederfeldweg	—	—	—	—	—	—
Niederriedweg	3	2	—	—	2	1
Niesenweg	1	1	—	—	—	—
Niggelerstrasse	1	1	—	—	—	—
Nischenweg	—	—	—	—	—	—
Nordweg	—	—	—	—	—	—
Nünenenweg	—	—	—	—	—	—
Nydeckbrücke	3	—	—	—	1	—
Nydeckhof	—	—	—	—	—	—
Nydeckgasse	8	1	1	—	5	1
Nydecktreppe	—	—	—	—	—	—
Oberbottigenweg	—	—	—	—	—	—
Obermattweg	—	—	—	—	—	—
Oberweg	—	—	—	—	—	—
Obstbergweg	3	—	—	—	1	—
Optingenstrasse	19	13	—	—	9	6
Oranienburgstrasse	2	1	—	—	1	1
Ostermundigenstrasse	35	9	1	—	31	6
Ostring	2	1	—	—	1	1
Papiermühlestrasse	115	21	4	—	82	20
Pappelweg	—	—	—	—	—	—
Parkstrasse	5	5	—	—	4	4
Pavillonweg	2	2	—	—	—	—
Pestalozzistrasse	5	3	—	—	3	2
Peterweg	—	—	—	—	—	—
Pflugweg	—	—	—	—	—	—
Philosophenweg	6	4	—	—	3	3
Pilgerweg	1	—	—	—	—	—
Platanenweg	1	1	—	—	1	1
Uebertrag	8 696	2 462	120	21	5 026	1 323

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	8 696	2 462	120	21	5 026	1 323
Polygonweg	1	—	—	—	—	—
Postgasse	9	1	—	—	9	1
Postgasshalde	4	—	—	—	1	—
Predigergasse	18	11	—	—	4	3
Primelweg	—	—	—	—	—	—
Puffertgässli	—	—	—	—	—	—
Pulverweg	69	49	5	4	63	38
Quartiergasse	5	3	—	—	2	1
Quartierhof	—	—	—	—	—	—
Rabenfluhweg	—	—	—	—	—	—
Rabbentalstrasse	4	1	—	—	1	—
Rabbentaltreppe	—	—	—	—	—	—
Raineggweg	—	—	—	—	—	—
Rainmattstrasse	2	1	—	—	2	1
Ralligweg	2	1	—	—	1	1
Randweg	2	1	—	—	1	1
Rathausgasse	1	—	—	—	—	—
Rathausplatz	4	1	—	—	3	1
Reckweg	—	—	—	—	—	—
Rehhagstrasse	4	2	—	—	1	—
Reichenbachstrasse	8	—	—	—	7	—
Reitschulweg	—	—	—	—	—	—
Reservoirweg	—	—	—	—	—	—
Rickenweg	—	—	—	—	—	—
Riedbachstrasse	13	5	—	—	7	4
Riedernstrasse	—	—	—	—	—	—
Riedweg	3	3	—	—	3	3
Ringstrasse	11	8	1	1	2	—
Rodtmattstrasse	51	18	—	—	31	10
Rohrweg	—	—	—	—	—	—
Römerweg	7	5	1	—	4	4
Rosenweg	5	4	—	—	2	1
Rossfeldstrasse	—	—	—	—	—	—
Rosshäusernstrasse	1	—	—	—	1	—
Rudolf-Wyss-Weg	—	—	—	—	—	—
Rütlistrasse	13	10	—	—	7	5
Uebertrag	8 933	2 586	127	26	5 178	1 397

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	8 933	2 586	127	26	5 178	1 397
Ryffligässchen	4	2	—	—	2	1
Sägehofweg	—	—	—	—	—	—
Sandrainstrasse	26	6	—	—	18	2
Schaalgässchen	—	—	—	—	—	—
Schanze, Grosse	2	—	—	—	—	—
Schanzenbergstrasse	39	22	—	—	27	15
Schanzeneckstrasse	2	1	—	—	2	1
Schanzenstrasse	107	45	—	—	74	21
Schänzlistrasse	5	3	—	—	1	—
Schärerstrasse	—	—	—	—	—	—
Schattenweg	4	3	—	—	1	—
Schauplatzgasse	89	25	—	—	25	5
Scheibenstrasse	18	6	—	—	5	2
Scheitereiweg	—	—	—	—	—	—
Schermenweg	12	7	1	1	7	3
Scheuermattweg	2	2	—	—	1	1
Scheuerrain	7	4	—	—	6	3
Schiferliweg	—	—	—	—	—	—
Schifflaube	7	2	1	1	5	1
Schillingstrasse	2	—	—	—	—	—
Schlachthofweg	2	—	—	—	1	—
Schläflirain	2	—	—	—	—	—
Schläflistrasse	—	—	—	—	—	—
Schlangenrain	—	—	—	—	—	—
Schlossergässchen	—	—	—	—	—	—
Schlösslistrasse	37	29	—	—	29	23
Schlossmattstrasse	2	2	—	—	2	2
Schloßstrasse	18	6	—	—	12	3
Schlossweg	—	—	—	—	—	—
Schlüsselgässchen	—	—	—	—	—	—
Schmiedweg	1	1	—	—	—	—
Schönauweg	—	—	—	—	—	—
Schönbergrain	1	—	—	—	—	—
Schönbergweg	—	—	—	—	—	—
Schönburgstrasse	10	8	—	—	13	10
Schöneggweg	7	6	—	—	4	3
Schossaldenstrasse	59	24	1	—	34	14
Uebertrag	9 398	2 790	130	28	5 447	1 507

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	9 398	2 790	130	28	5 447	1 507
Schreinerweg	—	—	—	—	—	—
Schulweg	11	7	—	—	4	2
Schütteweg	2	—	—	—	—	—
Schützengässchen	1	—	—	—	—	—
Schützenmattstrasse	37	27	—	—	19	14
Schützenweg	4	3	—	—	3	2
Schwalbenweg	—	—	—	—	—	—
Schwanengasse	53	44	1	1	20	19
Schwarzenburgstrasse	85	25	1	—	63	17
Schwarztorstrasse	90	52	1	1	35	21
Schwellenmattstrasse	17	3	1	—	13	1
Schwyzerstärnweg	—	—	—	—	—	—
Seelandweg	3	3	—	—	3	3
Seftauweg	—	—	—	—	—	—
Seftigenstrasse	136	13	4	—	82	6
Sehlibühlstrasse	—	—	—	—	—	—
Seidenweg	16	8	—	—	8	3
Seilerstrasse	39	32	—	—	21	19
Seminarstrasse	31	19	1	1	15	9
Sennweg	1	—	—	—	1	—
Sickingerstrasse	1	—	1	—	—	—
Sidlerstrasse	2	2	—	—	1	1
Siedlungsweg	—	—	—	—	—	—
Siegfriedstrasse	1	—	—	—	—	—
Simonstrasse	—	—	—	—	—	—
Simplonweg	—	—	—	—	—	—
Sinnerstrasse	—	—	—	—	—	—
Sodweg	—	—	—	—	—	—
Sonneggring	3	1	—	—	3	1
Sonneggsteig	—	—	—	—	—	—
Sonneggweg	3	2	—	—	3	2
Sonnenbergrain	—	—	—	—	—	—
Sonnenbergstrasse	5	1	—	—	1	—
Speichergasse	97	57	1	—	53	41
Spielweg	1	1	—	—	1	1
Spinnereiweg	—	—	—	—	—	—
Spitalackerstrasse	60	31	—	—	37	21
Spitalgasse	158	48	—	—	71	17
Uebertrag	10 255	3 169	141	31	5 904	1 707

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	10 255	3 169	141	31	5 904	1 707
Stadtbachstrasse	11	9	4	3	5	5
Stalden	2	—	—	—	2	—
Standstrasse	10	8	—	—	8	6
Stapfenstrasse	—	—	—	—	—	—
Stationsweg	5	—	—	—	4	—
Statthalterstrasse	—	—	—	—	—	—
Stauffacherstrasse	35	8	1	—	21	7
Stauwehrain	1	1	—	—	1	1
Steckweg	1	—	—	—	—	—
Stegenweg	3	—	—	—	3	—
Steigerhubelstrasse	26	13	—	—	23	12
Steigerweg	5	4	—	—	4	4
Steinauweg	3	3	—	—	2	2
Steinerstrasse	20	19	—	—	8	8
Steinhauerweg	—	—	—	—	—	—
Steinhölzliweg	3	1	—	—	3	1
Steinweg	5	4	—	—	3	3
Stöckackerstrasse	33	17	—	—	26	15
Stockerenweg	12	7	—	—	8	5
Storchengässchen	1	1	—	—	1	1
Strandweg	—	—	—	—	—	—
Studerstrasse	3	—	—	—	1	—
Stürlerstrasse	1	1	—	—	—	—
Südbahnhofstrasse	1	1	—	—	—	—
Sulgenauweg	9	6	—	—	4	2
Sulgenbachstrasse	21	12	1	—	15	9
Sulgeneckstrasse	49	18	—	—	34	13
Sulgenheimweg	4	1	—	—	2	1
Sulgenrain	15	8	1	—	13	6
Talweg	2	—	—	—	1	—
Tannenweg	1	1	—	—	1	1
Taubenstrasse	1	1	—	—	—	—
Tavelweg	3	2	—	—	2	2
Tellstrasse	—	—	—	—	—	—
Terrassenweg	2	—	—	—	—	—
Theaterplatz	114	32	1	—	42	12
Theodor-Kochergasse	10	3	—	—	3	1
Uebertrag	10 667	3 350	149	34	6 144	1 824

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	10 667	3 350	149	34	6 144	1 824
Thormannmätteliweg	—	—	—	—	—	—
Thormannstrasse	2	2	—	—	2	2
Thunplatz	45	2	1	—	25	2
Thunstrasse	238	32	1	—	139	16
Thüringweg	—	—	—	—	—	—
Tiefenaustrasse	241	17	14	—	151	6
Tiefmattstrasse	—	—	—	—	—	—
Tillierstrasse	2	—	—	—	2	—
Trachselweg	—	—	—	—	—	—
Trechselstrasse	1	—	—	—	—	—
Tscharnerstrasse	14	4	1	—	12	4
Tulpenweg	—	—	—	—	—	—
Tunnelweg	—	—	—	—	—	—
Turnweg	17	13	1	1	11	7
Tiefenaubrücke	2	1	—	—	2	1
Uferweg	—	—	—	—	—	—
Ulmenweg	3	2	—	—	3	2
Untermattweg	1	1	—	—	—	—
Veilchenweg	—	—	—	—	—	—
Vennerweg	—	—	—	—	—	—
Vereinsweg	—	—	—	—	—	—
Viererfeldweg	—	—	—	—	—	—
Viktoriaplatz	43	3	1	—	29	2
Viktoriarain	33	18	—	—	17	8
Viktoriastrasse	48	9	—	—	32	4
Villettenmattstrasse	1	1	—	—	1	1
Wabernstrasse	53	26	—	—	38	16
Wachtelweg	2	1	—	—	1	—
Waffenweg	3	2	—	—	1	—
Waaghausegasse	4	2	—	—	1	—
Wagnerstrasse	2	1	—	—	2	2
Waisenhausplatz	131	26	—	—	55	11
Waldeckgässchen	—	—	—	—	—	—
Waldheimstrasse	14	6	—	—	5	3
Waldhöheweg	1	—	—	—	1	—
Uebertrag	11 568	3 519	168	35	6 674	1 911

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	11 568	3 519	168	35	6 674	1 911
Waldmeisterstrasse	—	—	—	—	—	—
Waldweg	3	2	—	—	1	—
Wallgasse	1	—	—	—	—	—
Wangenstrasse	3	2	—	—	3	2
Wankdorfweg	2	1	—	—	1	—
Wasserwerksgasse	—	—	—	—	—	—
Wattenwylweg	4	2	—	—	3	2
Weberstrasse	1	1	—	—	1	1
Wehrweg	1	—	—	—	3	—
Weidgasse	—	—	—	—	—	—
Weihergasse	2	—	—	—	1	—
Weidmattweg	5	4	—	—	5	4
Weiermattweg	—	—	—	—	—	—
Weingartstrasse	5	3	—	—	—	—
Weissenbühlweg	20	11	—	—	14	7
Weissensteinstrasse	125	40	5	2	84	31
v. Werdt-Passage	—	—	—	—	—	—
Werdtweg	1	1	—	—	—	—
Werkgasse	—	—	—	—	—	—
Wernerstrasse	1	—	1	—	—	—
Weststrasse	1	1	—	—	1	1
Weyermannstrasse	11	5	—	—	7	2
Wiesenstrasse	5	3	—	—	4	2
Wildermettweg	4	—	—	—	—	—
Wildhainweg	—	—	—	—	—	—
Wildparkstrasse	16	10	1	1	16	13
Willadingweg	1	1	—	—	—	—
Winterfeldweg	—	—	—	—	—	—
Winterhaldenstrasse	—	—	—	—	—	—
Winterholzstrasse	—	—	—	—	—	—
Winternattweg	—	—	—	—	—	—
Wittigkofenweg	10	9	—	—	4	3
Wohlenbrücke	1	—	—	—	1	—
Wohlenstrasse	29	5	—	—	17	1
Wolfstrasse	—	—	—	—	—	—
Worblaufenstrasse	1	1	—	—	—	—
Worbstrasse	27	13	3	—	26	11
Wyderrain	—	—	—	—	—	—
Uebertrag	11 848	3 634	178	38	6 866	1 991

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Uebertrag	11 848	3 634	178	38	6 866	1 991
Wylerfeldstrasse	3	1	—	—	1	—
Wylerringstrasse	6	2	—	—	6	1
Wylerstrasse	36	15	1	—	18	7
Wyttensbachstrasse	18	15	1	—	10	9
Waldweg i. Dählhölzliwald	1	—	—	—	1	—
Zähringerstrasse	36	15	—	—	20	4
Zaunweg	1	1	—	—	—	—
Zeerlederstrasse	—	—	—	—	—	—
Zeigerweg	—	—	—	—	—	—
Zeitglocken, beim	29	4	—	—	18	1
Zeitglockenlaube	—	—	—	—	—	—
Zelgstrasse	—	—	—	—	—	—
Zeltweg	—	—	—	—	—	—
Zeughausgasse	83	16	—	—	33	9
Zieglerstrasse	109	60	—	—	75	43
Zielweg	2	2	—	—	2	2
Zinggstrasse	—	—	—	—	—	—
Zollgasse	1	1	—	—	—	—
Zwiebelngässchen	15	8	—	—	5	3
Zwyssigstrasse	1	—	—	—	—	—
Zusammen	12 189	3 774	180	38	7 055	2 070
Abzügl. mehrfach gezählte	3 774	—	38	—	2 070	—
Unfälle und verunfallte Personen überhaupt	8 415	3 774	142	38	4 985	2 070

2. DIE STRASSEN NACH DER HÄUFIGKEIT DER UNFÄLLE: 1926-37.

Zahl der Strassen	Mit Unfällen								
	Keine	bis 50	51—100	101—150	151—200	201—300	301—400	401 u. mehr	Total
680	198	421	31	13	4	9	3	1	680

3. DIE 30 STRASSEN MIT ÜBER 100 VERKEHRSUNFÄLLEN 1926-37.

Strasse	Unfälle		Getötete Personen		Verletzte Personen	
	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt	überhaupt	davon mehrfach gezählt
Bubenbergplatz	588	62	6	—	265	29
Freiburgstrasse	312	54	12	1	220	27
Bollwerk	310	50	2	—	192	26
Murtenstrasse	302	37	17	2	206	29
Bundesgasse	272	37	2	1	142	16
Muristrasse	261	30	2	—	182	22
Laupenstrasse	256	40	4	—	125	19
Monbijoustrasse	247	49	1	—	147	25
Tiefenaustrasse	241	17	14	—	151	6
Thunstrasse	238	32	1	—	139	16
Bahnhofplatz	236	48	1	1	92	17
Breitenrainstrasse	224	43	—	—	147	26
Neubrückstrasse	203	49	4	—	231	32
Effingerstrasse	195	49	—	—	130	29
Hirschengraben	184	89	1	—	84	36
Kornhausplatz	175	17	1	—	88	8
Spitalgasse	158	48	—	—	71	17
Seftigenstrasse	136	13	4	—	82	6
Kornhausbrücke	132	2	—	—	83	2
Bärenplatz	131	30	—	—	46	7
Waisenhausplatz	131	26	—	—	55	11
Weissensteinstrasse	125	40	5	2	84	31
Marktgasse	117	9	—	—	35	7
Kasinoplatz	116	19	—	—	42	5
Papiermühlestrasse	115	21	4	—	82	20
Theaterplatz	114	32	1	—	42	12
Zieglerstrasse	109	60	—	—	75	43
Bundesplatz	108	22	1	—	47	9
Schanzenstrasse	107	45	—	—	74	21
Helvetiaplatz	105	7	1	—	69	3
Zusammen	5 948	1 077	84	7	3 428	557
Abzügl. mehrfach gezählte	1 077	—	7	—	557	—
Unfälle und verunfallte Personen überhaupt	4 871	1 077	77	7	2 871	557

BEMERKUNGEN ZU DEN VERKEHRSUNFALLKARTEN 1928, 1933 UND 1937.

(Vom Städt. Tiefbauamt.)

In dem von den Unfallkarten der Jahre 1926—37 umschlossenen Stadtgebiet ereigneten sich von den Unfällen überhaupt:

	absolut	in % aller Unfälle
1926	314	62,2
1927	346	60,0
1928	431	58,3
1929	346	54,5
1930	315	47,3
1931	274	48,8
1932	468	81,4
1933	759	84,9
1934	767	82,9
1935	669	81,6
1936	613	83,3
1937	652	83,4

Die Unfallkarten der Jahre 1932—1937 umfassen ein grösseres Gebiet der Stadt als jene der früheren Jahre, so dass der Prozentsatz der aufgezeichneten Unfälle von rund 50—60 % in den Jahren 1926—31 auf über 80 % in den Jahren seit 1932 anstieg.

Die verantwortlichen Gemeindeorgane sahen sich in den letzten Jahren veranlasst, dem Problem der Verkehrsregelung zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle besonders in der inneren Stadt, wo der Verkehr aus naheliegenden Gründen am dichtesten ist, ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Sicherheit auf Strassen und Plätzen wurde nicht nur durch verkehrspolizeiliche Massnahmen, wie die Einführung von Einbahnstrassen und des Kreiselverkehrs, Erlass von Parkierungsverboten, Aufstellen von Verkehrsposten und kürzlich auch die Errichtung automatischer Verkehrsregler an besonders exponierten Punkten, zu fördern (vergl. S. 61) versucht; vielmehr wurden von der Baudirektion I vielfach bauliche Vorkehren angeordnet, wie z. B. übersichtliche Gestal-

tung von Strassenkreuzungen, Korrekturen von Strassen und Plätzen, Erstellung von Verkehrs- und Schutzinseln, Markierung der Personenübergänge, Schaffung von Entlastungsstrassen usw.

Es lohnt sich nun, auf Grund der dieser Arbeit beigefügten Unfallkarten für die Jahre 1928, 1933 und 1937 die besonders gefährlichen Unfallstellen einst und jetzt etwas näher zu betrachten und die eingetretenen Verkehrsverbesserungen sowohl als noch bestehende Mängel im Strassenverkehr der inneren Stadt festzustellen und hervorzuheben.

Kornhaushänge - Kornhausplatz - Zeitglocken.

Auf der Kornhaushänge hat sich im Laufe der letzten Jahre eine wesentliche Besserung der Verkehrsverhältnisse geltend gemacht, indem die Zahl der erfassten Verkehrsunfälle von 25 im Jahre 1927, trotz der Zunahme des Fahrzeugverkehrs im allgemeinen, auf 8 im Jahre 1937 sich reduzierte. Prozentual ausgedrückt entfielen im Jahre 1927 von total 577 Verkehrsunfällen 4,3 % auf die Kornhaushänge, während 1937 es noch ca. 1 % betraf (total 782). Bereits das Jahr 1931 wies nur 2 Unfälle von 561 auf. Dieser auffallende Rückgang ist die direkte Folge der seit der Eröffnung der Lorrainebrücke im Jahre 1930 eingetretenen starken Verkehrsentlastung auf der Kornhaushänge im Verkehr nach der obren Stadt. Günstig hat sich auch die Erstellung eines rauhen Hartgussasphaltbelages an Stelle der Holzpflasterung ausgewirkt, indem die Gefahr des Schleuderns bei feuchter oder nasser Witterung auf dieser eine Steigung von 2,7 % aufweisenden Hochbrücke dadurch vermindert wird. Eine weitere Massnahme zur Sicherung des Fahrverkehrs bedeutet die Erhöhung des Trottoirrandsteines von 12 cm auf 22 cm, so dass ein Hinauffahren auf das Trottoir mit seinen unabsehbaren Folgen bei einigermassen vernünftigem Fahren ausgeschlossen ist.

Auf dem Kornhausplatz haben sich die Verkehrsverhältnisse ebenfalls gebessert. Während vor der Eröffnung der Lorrainebrücke sowohl bei der Einmündung in die Nägeligasse wie bei der Kornhausdurchfahrt sich alljährlich relativ viele Verkehrsunfälle ereigneten, sind diese seither an diesen Stellen erheblich zurückgegangen. Dazu trug auch eine Verbreiterung der Nägeligasse vor dem städt. Polizeigebäude und dem Theater bei. Ein wesentliches Hindernis zur gänzlichen Verhinderung von Verkehrsunfällen, besonders für Fahrräder, dürften vor allem noch die vielen den ganzen Kornhausplatz belegenden Geleiseanlagen der Bern-Bolligen-Worb-Bahn bilden. Zur Beseitigung derselben und zur Schaffung beidseitiger geleisefreier Fahrbahnen ist ein Projekt für eine bauliche Neugestaltung ausgearbeitet worden, dessen Verwirklichung voraussichtlich in 2—3 Jahren möglich ist.

Eine Entlastung ist ferner beim Zeitglocken eingetreten, die teilweise auch im Zusammenhang steht mit der kürzlich erfolgten Umgestaltung des Kasinoplatzes.

Kasinoplatz - Engpass, alte Hauptwache und Durchbruch der Theodor-Kochergasse nach dem Kasinoplatz.

Mit dem raschen Anstieg des motorisierten Fahrverkehrs stieg auch die Zahl der Verkehrsunfälle beim Engpass bei der alten Hauptwache. Wiewohl durch die Aufstellung eines ständigen Verkehrspostens der Verkehr besonders in den Stosszeiten nach Möglichkeit geregelt werden konnte, gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse daselbst immer schwieriger. Um sich ein Bild über die gewaltigen Ausmasse der Verkehrsfrequenz zu machen, die sich durch den schmalen Weg zwängen musste, mögen die folgenden Zahlen dienen. An einer im Jahre 1935 durchgeföhrten Verkehrszählung wurden im Mittel innerhalb 16 Stunden pro Tag registriert: Motorfahrzeuge 5 054, Velos 6 774, Fussgänger 23 454; ferner 402 Motorwagen der städtischen Strassenbahnen und 282 Anhänger, sowie 406 Kurse des Stadtomnibus. Da diese Zahlen, trotz einer vorübergehenden Verkehrsschrumpfung, im folgenden Jahre eher noch stiegen, schritten die Gemeindeorgane im Jahre 1937 an die Sanierung der unhaltbaren Zustände durch Umgestaltung des Kasinoplatzes mit gleichzeitigem Durchbruch der Theodor-Kochergasse nach letzterem. Durch diese baulichen Massnahmen, die sich im Prinzip auf einen im Jahre 1926 durchgeföhrten Wettbewerb stützten, und durch Einföhrung des Einbahnkreiselverkehrs, erwirkte man eine merkliche Ablenkung des Fahr- und Fussgängerverkehrs vom Gefahrenpunkte bei der alten Hauptwache. Zudem wurden auch der Theaterplatz, die Kreuzung beim Zeitglocken und besonders die Amthausgasse erheblich entlastet. Der Erfolg der getroffenen Vorkehren zeigte sich auffallend im Rückgang der Verkehrsunfälle. Während im Jahre 1936 beim Engpass z. B. noch 20 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst wurden, verzeichnete man im Jahre 1937 nur deren 7, trotzdem die Bahn erst im zweiten Halbjahre gänzlich freigegeben werden konnte.

Mit der Fortsetzung der Theodor-Kochergasse nach dem Kasinoplatz bzw. nach der Kirchenfeldbrücke, ist dieser Strassenzug zu einer wichtigen Verkehrsader des städtischen Strassennetzes geworden. Sie ist von der ruhigen, bisher nur dem Zubringerdienst dienenden Gasse zur Hauptdurchgangsstrasse im Einbahnsinne für den Verkehr aus Nord und West nach Ost, d. h. aus der Nord- und Westschweiz nach dem Berner Oberland und dem Brünig (Luzern) geworden. Wiewohl die Gasse bereits im Mai 1937 dem durchgehenden Verkehr geöffnet wurde, ist in diesem Jahre, trotzdem der bauliche Zustand bis vor kurzem zu wünschen übrig liess, nur ein einziger Verkehrsunfall notiert worden.

Gleichzeitig mit der Theodor-Kochergasse erfuhrn auch die Schloss- und Effingerstrasse und die Bundesgasse eine erhöhte Verkehrsbelebung, indem die von Westen kommenden, nach dem Oberland fahrenden Fahrzeuge mehrheitlich nicht mehr den Weg über die Freiburgstrasse (Inselspital) — Laupenstrasse — Christoffel- und Amthausgasse einschlagen, sondern die direkte Route Schloss- und Effingerstrasse — Bundesgasse — Theodor-Kochergasse wählen. Ueber den Verkehrszuwachs auf diesem Strassenzuge sind bisher noch keine Erhebungen gemacht worden. Immerhin kann angenommen werden, dass sich die Verkehrsdichte seit Mitte 1937 verdoppelt hat. Erfreulich ist dabei die Tatsache, dass dieser Verkehrszuwachs zu keiner absoluten Vermehrung der Verkehrsunfälle führte, was aus nachstehenden Zahlen erhellt. Im Zuge Effingerstrasse-Bundesgasse zählte man im Jahre 1932 33 Verkehrsunfälle, 1936 41 und 1937 44, oder in Prozenten ausgedrückt, bezogen auf das Total der Unfälle: 1932 5,7 % (total 575), 1936 5,6 % (total 736) und 1937 5,6 % (total 782).

Lorrainebrücke - Bollwerk - Bahnhof - Bubenbergplatz.

Die Eröffnung der Lorrainebrücke im Jahre 1930 brachte in der Folge ein gewaltiges Anwachsen des Fahrverkehrs auf diesem Strassenzuge. Während z. B. auf der Lorrainebrücke im Juni 1930, also kurz nach deren Freigabe für den Verkehr, 2 194 Motorfahrzeuge, 4 134 Velos und 404 Stadtomnibuswagen gezählt wurden (Zähldauer 16 Stunden), waren 1935 bereits 3 507 Motorfahrzeuge, 8 086 Radfahrer und 524 Stadtomnibuskurse zu verzeichnen. Dieser, bei den motorisierten Fahrzeugen um 55 %, bei den Velos gar um 95 % gestiegene Verkehrszuwachs, hatte erfreulicherweise keine auffallende Vermehrung der Verkehrsunfälle nach sich gezogen (1930 1 Unfall auf der Brücke, 1935 und 1937 je 4 Unfälle). Die immer noch auftretenden Verkehrsunfälle an beiden Brückenköpfen sind vorwiegend auf die Unachtsamkeit der Strassenbenützer zurückzuführen und weniger der Unübersichtlichkeit an den Unfallstellen zuzuschreiben.

Der grosse Verkehrszustrom von der Lorrainebrücke her, gepaart mit dem Verkehr aus der Tiefenaustrasse und dem Brückfeldquartier, hat sich leider beim Zusammenfluss des äusseren Bollwerkes mit der Neubrückstrasse (Unterführung) in den letzten 2 Jahren gegenüber früher in bezug auf die Verkehrsunfälle ungünstiger gestaltet, indem die Zahl der Unfälle von 6 im Jahre 1936 auf 13 im Jahre 1937 zunahm. Sie hat sich also mehr als verdoppelt, trotzdem durch bauliche Massnahmen (Aenderung des Trottoirs bei der Unterführung, Anbringen von Geländern usw.) eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse angestrebt wurde.

Mit der Entfernung der Bahnlinie aus ihrem heutigen Tracé, durch die Abtragung des Bahndamms, durch Erstellung von Verkehrs- und Schutzinseln und durch eventuelle Errichtung einer fahrzeuggesteuerten Verkehrsregulierung wird aber die Uebersicht bedeutend besser werden, so dass auch an dieser Stelle in Zukunft eine Abnahme der Verkehrsunfälle zu erwarten ist.

Im Bollwerk, zwischen Bahnhofplatz und Neubrückstrasse, hatten die Verkehrsunfälle bis zum Jahre 1934 jährlich leicht zugenommen; den Höhepunkt verzeichnete das Jahr 1934 mit 24 Verkehrsunfällen auf der rund 220 m langen Strassenstrecke. Im Jahre 1936 fiel die Zahl auf 7 hinunter, um 1937 jedoch wieder auf 18 anzusteigen. Die Ursachen des letzten Anwachsens dürften in erster Linie der stark gestiegenen Verkehrs frequenz, sowie der allgemeinen Zunahme des Fahrzeugverkehrs überhaupt zugeschrieben werden. Eine gänzliche Beseitigung oder doch Verminderung der Verkehrsunfälle wird nicht zu erzielen sein, solange auf diesem heute vielleicht stärkst befahrenen Strassenstück die Parkierung auf der Ostseite zwischen Neuengasse und Aarbergergasse gestattet ist. Ein Blick auf die Verkehrsunfallkarte des Jahres 1937 zeigt deutlich, dass sich die Unfälle überwiegend auf dieser Strassenseite, zwischen Strassenbahngleise und Trottoir, abspielten. Eine Besserung kann aber auch eintreten, wenn einmal die S. Z. B.-Bahn die Strasse nicht mehr befährt.

Nach dem im Jahre 1930 erfolgten Umbau des Bubenbergplatzes mit gleichzeitiger Einführung des Kreiselverkehrs sind die grossen Gefahrenmomente bei den exponierten Verkehrsknotenpunkten zwischen Heiliggeistkirche und Bahnhofhalle, sowie am westlichen Ende des Bubenbergplatzes, trotz der erheblichen Zunahme der Verkehrsdichte nach Eröffnung der Lorrainebrücke, relativ stark zurückgegangen. Einzig das Jahr 1937 brachte am Südende der Schanzenstrasse (Einmündung Laupenstrasse) eine neuerliche Massierung der Verkehrsunfälle, die nicht auf bauliche Mängel daselbst zurückzuführen sind, sondern zur Hauptsache der Unachtsamkeit der Strassenbenützer zuzuschreiben ist. Es muss schon aus dem Grunde auf diese Ursache geschlossen werden, indem, wie vorstehend schon erwähnt wurde, an dieser Stelle eher eine Verkehrsabnahme eingetreten sein dürfte, weil mit dem Durchbruch der Theodor-Kochergasse ein namhafter Teil des West-Ost-Verkehrs von der Laupenstrasse abgelenkt wurde. Die Schuld trifft aber nicht nur diejenigen Fussgänger, die es nicht für notwendig erachten, die mit Strassennägeln und gelben Streifen besonders markierten Uebergangsstellen zu benützen und wahl- und planlos die Strassenkreuzung überqueren, sondern teilweise auch Fahrzeuglenker, einschliesslich Radfahrer, die sich der Verkehrsordnung unter Missachtung der elementarsten Verkehrsvorschriften

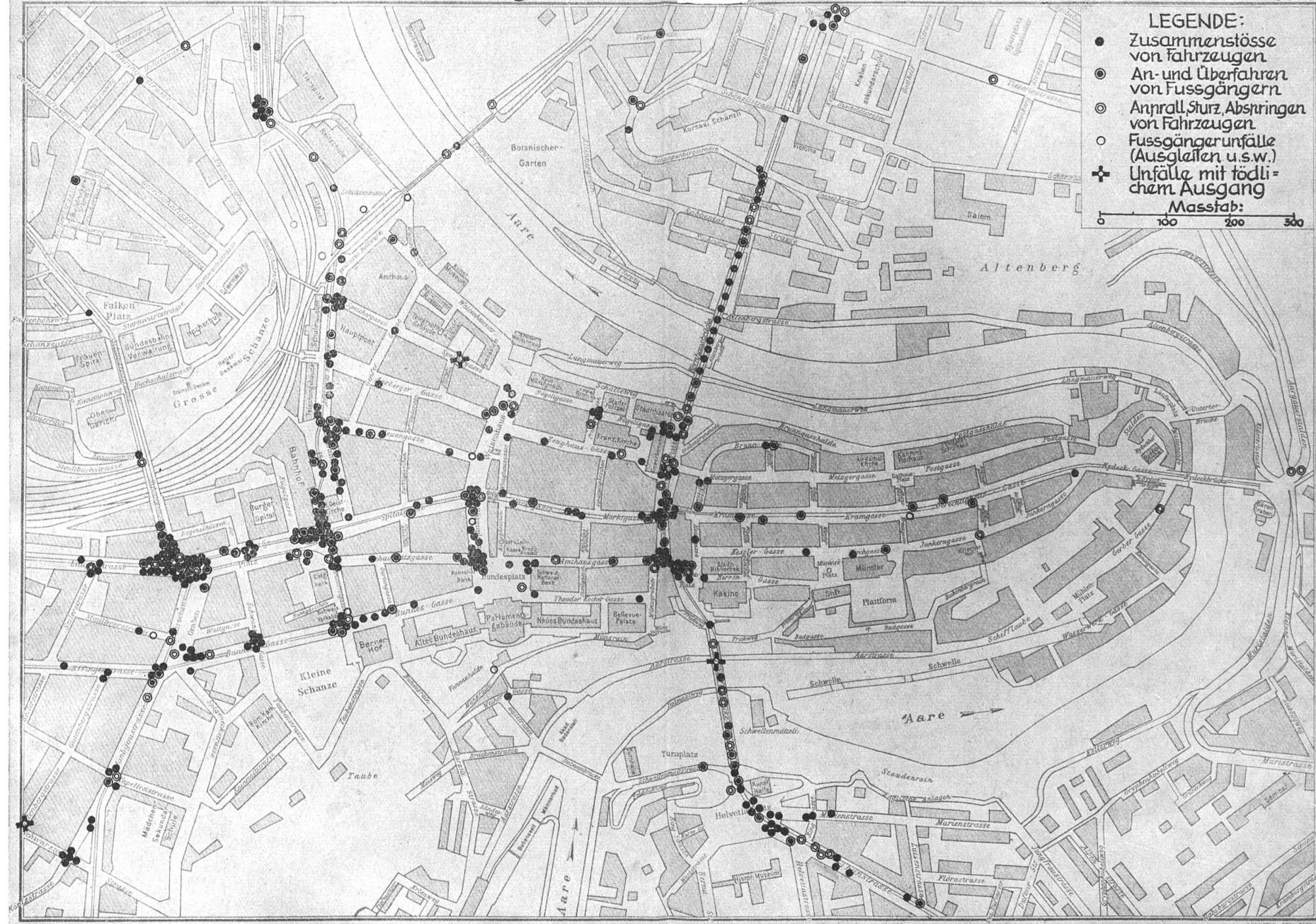
(Vortrittsrecht, zu schnelles Befahren der als Fussgängerpassagen bezeichneten Uebergänge besonders in Stosszeiten des Verkehrs, Ueberholen in Kurven usw.) nicht unterordnen wollen.

Eine grössere Gefahrenstelle bildete bis vor kurzem auch die Kreuzung Monbijoustrasse - Hirschengraben mit der Effingerstrasse beim Widmannbrunnen. Immerhin konnte hier in letzter Zeit eine leichte Besserung festgestellt werden, wiewohl seit Mitte 1937 eine ganz bedeutende Verkehrssteigerung eintrat. Nachdem nun noch die seinerzeit vorgesehenen baulichen Vorkehren (Errichtung einer Trottoirzunge beim Widmannbrunnen, Erstellung von Verkehrs- und Schutzinseln, Anbringen von festen Geländern auf den Trottoirs, Markierung der Fussgängerstreifen) und gleichzeitig eine fahrzeuggesteuerte Verkehrsregulierung mit 7 Lampen eingerichtet wurde, dürften in Zukunft die Verkehrsunfälle eine weitere Reduktion erfahren.

Eine gleiche automatische Verkehrsregulierung ist bereits früher an der Kreuzung der Spitalgasse mit dem Bären- und Waisenhausplatz ausgeführt worden. Wenn schon nach der Erstellung der sich bewährenden Perronzungen beim Käfigturm ein fühlbarer Rückgang der Verkehrsunfälle verzeichnet werden konnte, so ist dieser seit 1936 noch beständig grösser geworden. Im Jahre 1937 ereignete sich an dieser Stelle noch ein Unfall.

Interessant ist die Feststellung, dass mit dem Bau der Lorrainebrücke eine Verschiebung des Verkehrszentrums vom Zeitglocken nach dem Bubenberg - Bahnhofplatz stattgefunden hat. Dies hatte zur Folge, dass einerseits, auch wenn der allgemeine Zuwachs des motorisierten Fahrverkehrs und der Radfahrer im besonderen berücksichtigt wird, im oberen Stadtgebiet zwischen Heiliggeistkirche und Zeitglocken, die früher in beängstigender Anzahl vorgekommenen Verkehrsunfälle doch erheblich zurückgingen. Anderseits sind, mit wenig Ausnahmen, deren Ursachen anderswo liegen, auch im neuen Verkehrszentrum an den ehemals stark exponierten Verkehrspunkten keine auffallenden Veränderungen in ungünstigem Sinne eingetreten. Hieraus kann wohl die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die getroffenen Anordnungen der zuständigen Gemeindeorgane zur Verhütung von Verkehrsunfällen richtig sind. Die Verkehrsunfälle werden wohl nie ganz verschwinden; sie werden mit der Entwicklung der Stadt und des Verkehrs vielmehr mehr oder weniger stark auftreten. Es wird daher auch stets die Aufgabe der Verkehrspolizei und der Bauorgane sein, das Verkehrswesen in richtige Bahnen zu leiten. Hiefür wird eine peinlich geführte Statistik der Verkehrsunfälle immer gute Dienste leisten und wertvolle Aufschlüsse geben, sofern sie, wie dies in Bern der Fall ist, die Ursachen der Unfälle prüft und zur Darstellung bringt.

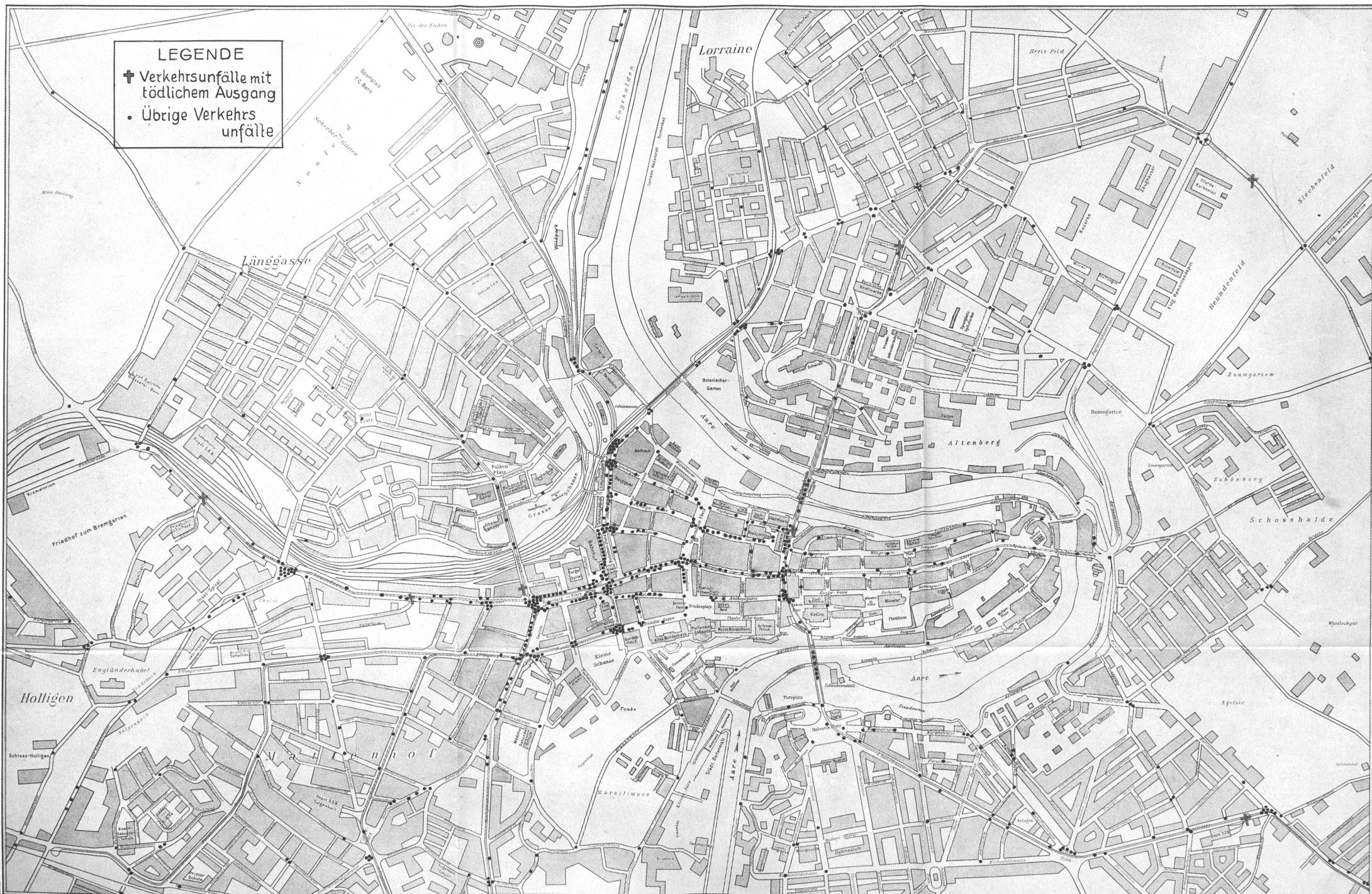
STADT BERN: VERKEHRSSUNFALE 1928. TOTAL 739. DAVON AUF DEM GEBIET DES PLANES 431.



VOR ERSTELLUNG DER LORRAINEBRÜCKE

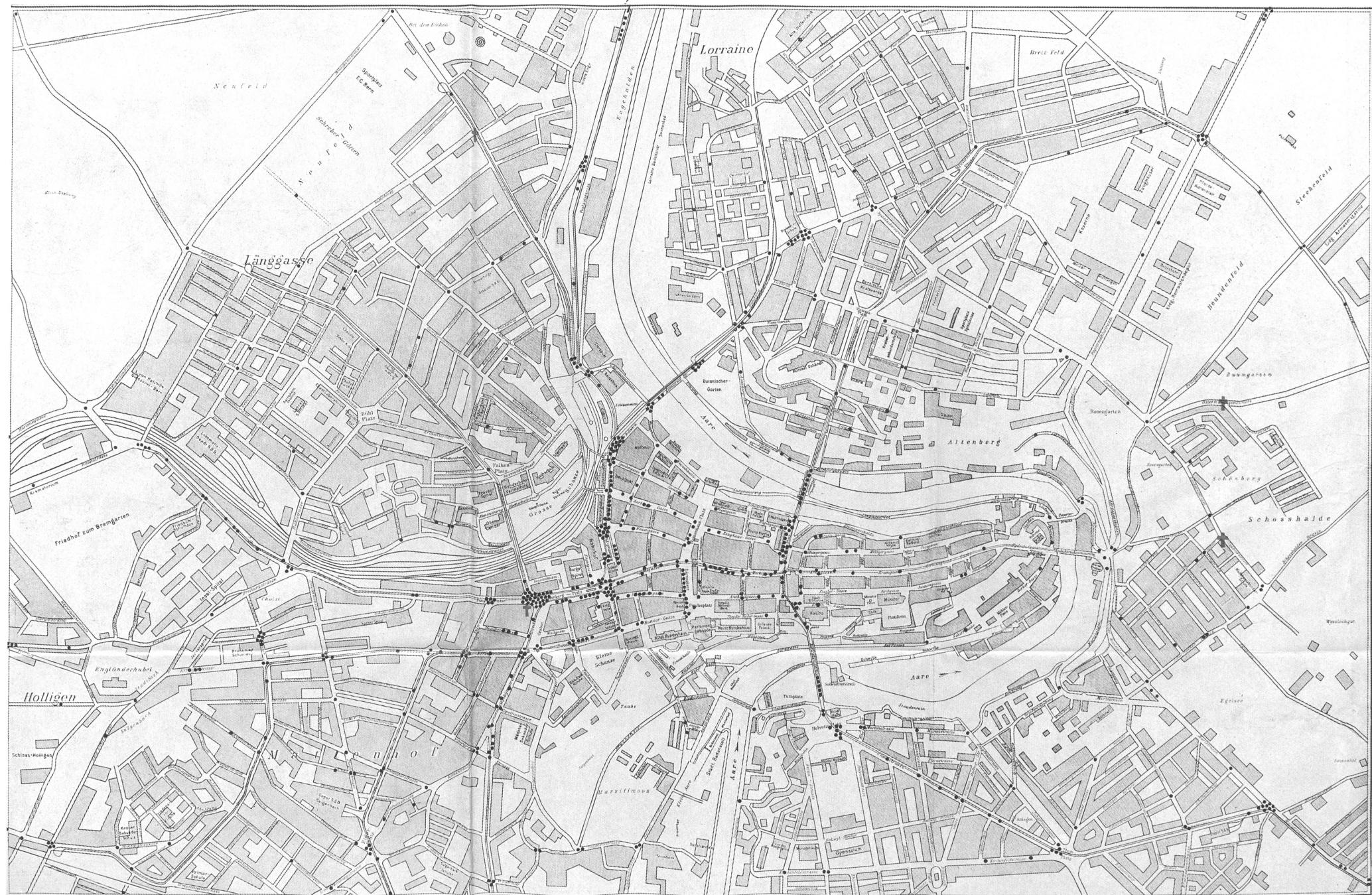
LEGENDE

- Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang
- Übrige Verkehrs unfälle



NACH DER ERSTELLUNG DER LORRAINEBRÜCKE

STADT BERN VERKEHRSUNFALLKARTE 1937



ZAHL DER VERKEHRSUNFÄLLE: Total 783 • Davon 11 mit Todesfall

UF DER VERKEHRSUNFALLKARTE: 652 Davon 5 mit Todesfall