Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: 6 (1932)
Heft: 1

Artikel: Bemerkungen zur Karte der Verkehrsunfälle 1931
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-850231

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: 22.08.2025

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

BEMERKUNGEN ZUR KARTE DER VERKEHRSUNFÄLLE 1931

VON STADTINGENIEUR A. REBER

VORBEMERKUNGEN.

Die Karte der Verkehrsunfälle, die das Statistische Amt seit dem Jahre 1926 alljährlich veröffentlicht, bezweckt, die Gefahrenentwicklung auf den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten zur anschaulichen Darstellung zu bringen. Über die Unfallart und die daran beteiligten Motorfahrzeuge usw. sind im kürzlich erschienenen statistischen Jahrbuch die wichtigsten Zahlen zusammengestellt. Deshalb mag die Angabe der Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle in den letzten 6 Jahren genügen:

Jahr	Verkehrsunfälle
1926	520
1927	590
1928	758
1929	651
1930	675
1931	575

In dem von den Unfallkarten der Jahre 1926 bis 1931 umschlossenen Stadtgebiet ereigneten sich von den Unfällen überhaupt:

Jahr	absolut	in %
1926	314	60,4
1927	346	58,6
1928	431	56,9
1929	346	53,2
1930	315	46,7
1931	274	47,6

Nahezu die Hälfte aller Verkehrsunfälle ereignen sich auch heute noch in der Altstadt und ihrer nächsten Umgebung. Es lohnt sich deswegen, die besonders gefährlichen Unfallstellen im Vergleich zum Vorjahr an Hand der Unfallkarten etwas näher zu betrachten und eingetretene Verkehrsverbesserungen sowohl als noch bestehende Mängel im Straßenverkehr der Altstadt festzustellen und hervorzuheben. Auch die neueste Verkehrskarte ist ein sehr eindringlicher Appell an das Verantwortungsbewußtsein der Motorfahrzeugfahrer und eine Mahnung an die Straßenbenützer.

1. Kornhausbrücke–Kornhausplatz.

Während 1930 bei der Kornhausdurchfahrt 13 Unfälle (wovon 6 auf das Zusammenprallen von Fahrzeugen entfallen) festgestellt wurden, sind 1931 noch 6 zu verzeichnen. Auf der Kornhausbrücke und an deren Brückenköpfen betrug die Zahl der Unfälle im Vorjahre 12, im verflossenen Jahre wurden dagegen nur 2 gemeldet.

Stark zurückgegangen ist die Zahl der Unfälle ferner bei der Einmündung der Nägeligasse auf den Kornhausplatz (Ecke Stadttheater) und beim Zeitglocken, woselbst die Verkehrsunfälle um ca. 40 % zurückgegangen sind; auch vor dem Gebäude der Stadtpolizei haben sich gegenüber früher die Verhältnisse bedeutend gebessert, indem hier das Jahr 1931 keinen Unfall aufzuweisen hat; ebenso ist an der Zeughausgasse eine erhebliche Verminderung eingetreten.

Diese bedeutende Abnahme ist als direkte Folge der seit der Eröffnung der Lorrainebrücke eingetretenen starken Verkehrsentlastung der Kornhausbrücke anzusprechen, welche heute mehr als 50 % der früher statistisch festgehaltenen Frequenz beträgt. Es muß allerdings beigefügt werden, daß im Jahre 1931 die Kornhausbrücke infolge der durchgeführten Umbauarbeiten während einer Dauer von 2 Monaten für den Fahrverkehr (außer dem Bahn- und Trambetrieb) gesperrt war.

2. Engpaß bei der alten Hauptwache am Südende des Theaterplatzes–Kasinoplatz.

Beide Verkehrsknotenpunkte verzeichnen weniger Unfälle als im Jahre 1930; mit dem in Aussicht genommenen Durchbruch der Theodor-Kochergasse und der Neugestaltung des Kasinoplatzes wird die Unfallgefahr hier noch kleiner werden. Die im Berichtsjahre durchgeführte Kenntlichmachung der Personenübergänge mit Straßennägeln hat sich gut bewährt.

3. Amthaus–Schauplatzgasse.

Hier wurden im Jahre 1930 16 Unfälle statistisch erfaßt, wovon allein 5 sich bei der Nordostecke der Kantonalbank ereigneten. 1931 ereigneten sich deren noch 6, bzw. 1 bei der Kantonalbank.

4. Kreuzung Bärenplatz–Spitalgasse–Waisenhausplatz.

Auch hier ist der Rückgang bedeutend. Die gemeldeten Unfälle beziehen sich lediglich auf das An- und Überfahren von Personen, während keine Fahrzeugzusammenstöße auftraten. Ersteres dürfte zur Hauptsache auf

die Unachtsamkeit der Fußgänger zurückzuführen sein, die trotz der vor Jahren erstellten breiten Schutzflächen vielfach noch plan- und wahllos die Straßenkreuzung überqueren.

Allgemein muß festgestellt werden, daß im obern Stadtgebiet (also zwischen Bollwerk-Bahnhofplatz-Christoffelgasse- und dem Kornhausplatz-Zeitglocken-Theaterplatz) die früher in beängstigender Zahl angewachsenen Verkehrsunfälle eine erhebliche Verminderung erfahren haben, was z. T. eine Folge des Lorrainebrückenbaues und der damit eingetretenen Verkehrsumleitung ist, z. T. der Einführung von Einbahnstraßen und örtlich durchgeführten Verbesserungen an besonders gefährlichen Verkehrsknotenpunkten zugeschrieben werden dürfte.

5. Helvetiaplatz.

Auf seiner östlichen Seite, woselbst die Thun-, Marien- und Schwellenmattstraße ineinanderfließen, sind nach der Karte eine Anzahl Verkehrsunfälle zu verzeichnen, die durch in Aussicht stehende straßen- und verkehrstechnische Maßnahmen behoben werden können.

6. Lorrainebrücke.

In ihrem Verkehrszug ereigneten sich im Jahre 1930 5 Unfälle, wobei zu betonen ist, daß der allgemeine Fahrverkehr über die neue Brücke erst mit dem 17. Mai eingesetzt hat. Das Jahr 1931 weist deren 24 auf; davon spielten sich bei der Unterführung nach der Lorrainestraße 7 und vor dem stadtseitigen Brückenkopf 11 Fahrzeugzusammenstöße ab. Dieses Anwachsen ist wohl ausschließlich auf die starke Verkehrszunahme von und nach dem Nordquartier zurückzuführen, wobei die Schuld mehr dem unvorsichtig schnellen Fahren der Wagenlenker als der Unübersichtlichkeit an den beiden oben erwähnten Kreuzungspunkten zugeschoben werden muß.

Was die Häufigkeit der Zusammenstöße am westlichen Brückenkopf anbetrifft, kann diesem Übel durch eine Zweiteilung des Verkehrs auf der Waisenhausstraße (zwischen Genfergasse und Brücke-Bollwerk) begegnet werden. Die Fahrzeuge, welche aus östlicher Richtung kommen, sollten nur die alte Straße vor dem nördlichen Häuserblock einschlagen, während die von der Brücke herkommenden, Richtung Waisenhausplatz fahrenden Wagen dagegen den Weg vor dem Amthaus zu nehmen hätten. Um letzteres aber reibungslos zu gestalten, muß allerdings vorher der vorspringende Garten beim Amthaus entfernt und zur Fahrbahn geschlagen werden, wofür bereits ein Projekt vorliegt.

Mit der Änderung der heutigen Linienführung der Bahn wird die Übersicht sowohl an den Brückenköpfen (durch Wegfall der Unterführungen) wie bei der Neubrückstraße und am Bollwerk (Abtragung des Bahndammes und eventuell Erstellung von Verkehrs- und Schutzinseln) bedeutend besser werden, so daß auch an diesen Stellen voraussichtlich eine Abnahme der Verkehrsunfälle erfolgen wird.

7. Verkehrsknotenpunkt Heiliggeistkirche–Bahnhofhalle und Südende der Schanzenstraße.

Die großen Gefahrenmomente, welche ehemals bei diesen Verkehrsknotenpunkten bestanden, sind trotz der erheblichen Verkehrszunahme in starkem Rückgang. Es zeigt sich also, daß durch den im Jahre 1930 erfolgten Umbau des Bubenbergplatzes mit gleichzeitiger Einführung des Kreiselverkehres vieles erreicht worden ist.

Trotzdem ereignete sich außer einigen Fahrzeugzusammenstößen bei der südwestlichen Kirchenecke noch ein tödlicher Unfall, der allein der Unvorsichtigkeit der betreffenden Person anzurechnen ist.

8. Bubenbergplatz, Westende.

Die verhältnismäßig immer noch hohe Zahl der Unfälle am Ende des westlichen Bubenbergplatzes kann wohl nicht einer unzulänglichen Anlage zugeschrieben werden. Sie ist vielmehr, was die Fußgänger betrifft, eine Folge der Nichtbeachtung und Nichtinnehaltung der Verkehrsvorschriften. Wenn die Fußgänger sich der angestrebten Verkehrsordnung besser unterordnen und die mit Straßennägeln besonders markierten Übergangsstellen benützen, dann werden auch die unliebsamen Vorfälle auf ein mögliches Minimum beschränkt werden können. Daß durch gegenseitiges Sichverstehenwollen vieles zu erreichen ist, zeigt sich in auffallender Weise bei der früher berüchtigten „Loebecke", am obern Ende der Spitalgasse, woselbst im Jahre 1931 nur noch 2 Unfälle vorkamen. Hiezu sei allerdings bemerkt, daß in den Hauptstoßzeiten an dieser Stelle seit einiger Zeit der „Go-and-Stop-Verkehr" eingeführt wurde. Eine volle Auswirkung der modernen Verkehrsanlage beim Bubenbergplatz wird erst dann eintreten, wenn einerseits die Fußgänger durch Aufstellung von Geländern gezwungen werden, den richtigen Weg einzuschlagen und wenn anderseits die schnellfahrenden Vehikel die als Fußgängerpassagen bezeichneten Übergänge langsam befahren.

9. Bollwerk.

Im Bollwerk (Bahnhofplatz und Neubrückstraße) haben die Verkehrsunfälle hauptsächlich durch Fahrzeuge eine leichte Zunahme erfahren, was wohl auf den stark vermehrten Verkehr Lorrainebrücke-Bubenbergplatz zurückgeführt werden muß. Auch hier, besonders bei der Einmündung der Neuengasse, wird bei der zukünftigen Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die mit dem Bau des neuen Aufnahmegebäudes der S. B. B. und einer eventuellen Einführung der S. Z. B. an anderer Stelle erfolgen wird, eine Besserung der Verhältnisse möglich sein. Außerdem kann durch Errichtung von kleineren Verkehrsinseln und dergleichen bei den verschiedenen Straßeneinführungen im Bollwerk, allenfalls auch durch Entfernung der Parkierungsgelegenheit vor der alten Post, eine Verhütung von Verkehrsunfällen erzielt werden.

10. Tierspital.

Da ist die Situation ungefähr gleich geblieben. Einer gänzlichen Beseitigung der Unfallmöglichkeiten wird trotz der seitherigen Aufstellung von Inselperrons bei der Tramhaltestelle immer die S. Z. B. im Wege stehen.

11. Kreuzung Monbijoustraße–Hirschengraben–Effingerstraße.

Bei der Kreuzung des Verkehrszuges Monbijoustraße-Hirschengraben mit der Effingerstraße sind auf der Unfallkarte 1931 neuerdings eine Anzahl von Unfällen aufgetragen. Davon entstanden ca. 65 % durch Zusammenprallen von Fahrzeugen. Durch längere Aufstellung von Verkehrsposten oder durch bauliche Maßnahmen, wie Errichtung einer Trottoirzunge vor dem Widmannbrunnen, könnten die Fahrzeuglenker gezwungen werden, in richtiger Linienführung den Platz zu durchqueren. Dadurch würden auch hier die Gefahrenmomente, wenn nicht ganz beseitigt, so doch auf ein Minimum herabgemindert werden.

12. Einmündung der Seilerstraße in die Laupenstraße.

Hier kamen im Jahre 1931 3 Zusammenstöße (Vorjahr 6) vor. Einer verlief tödlich. Es handelte sich dabei um den seitlichen Zusammenprall eines Motorradfahrers mit einem ihm entgegenfahrenden Lastwagen, ein Unfall, der also nicht den örtlichen Verhältnissen zuzuschreiben war. Nachdem nun durch den „Suva"-Neubau die Übersicht (große, stadtseitige Abrundung der ehemals scharfen Ecke) erheblich besser geworden ist, dürften die an dieser Stelle vorgekommenen Verkehrsunfälle ebenfalls abnehmen.