

Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern

Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern

Band: 20 (1946)

Heft: 4

Artikel: Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Bern im Jahr 1946

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-850069>

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: 16.02.2026

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

Straßenverkehrsunfälle in der Stadt Bern im Jahr 1946.

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle in der Stadt Bern im Jahre 1946 vermittelt ein düsteres Bild von Leichtsinnigkeit und mangelndem Verantwortungsbewußtsein weiter Kreise der Straßenbenutzer — Fahrzeugführer wie Fußgänger —, die bedenkenlos sich selber und ihre Mitmenschen gefährden. Nach den bei der Polizei eingelangten Meldungen ereigneten sich im Jahre 1946 mehr Unfälle als in irgend einem Jahre der letzten zwei Jahrzehnte, nämlich 938 gegen 473 im Vorjahr und 751 im letzten Friedensjahr 1938; im Durchschnitt des Vorkriegsjahrfünfts 1934/38 wurden 802 gezählt. Die Zahlen der Vorkriegsjahre — eine Gegenüberstellung der Zahl der Unfälle 1946 gegen 1945 wäre im Blick auf die damals noch herrschenden Fahrzeugeinschränkungen unzulässig — zeigen, daß gegenüber dem Jahre 1938 die Unfälle um einen Viertel (24,9%) und gegenüber dem letzten Vorkriegsjahrfünft um 136 oder 17,0% zugenommen haben. Diese Zunahme läßt die Schuldfrage der Straßenbenutzer in einem noch krasseren Licht erscheinen, wenn man in Betracht zieht, daß heute noch nicht alle während des Krieges außer Betrieb gesetzten Motorfahrzeuge wieder im Verkehr stehen.

Gegenwärtig zählt man in der Stadt Bern insgesamt 313 (6,9%) Motorfahrzeuge weniger als im Jahre 1938. Die Abnahme beträgt bei den Personenautos 460 (16,4%), bei den Motorrädern 94 (14,5%), wogegen die Zahl der Last- und Lieferungswagen, ähnlich wie in der ganzen Schweiz, um 230 (32,4%) zugenommen hat. Der Hauptgrund der nicht wieder erfolgten Inbetriebsetzung von rund 550 Personenautos und Motorrädern dürfte wohl mit dem immer noch hohen Benzinpreis im Zusammenhang stehen. Dies fällt bei den Last- und Lieferungswagen weniger stark ins Gewicht, da bei dieser Fahrzeugkategorie das Nützlichkeitsprinzip im Vordergrund steht. Die Zunahme der Last- und Lieferungswagen kann als Anzeichen dafür gewertet werden, daß bei einer eintretenden Verbilligung des Benzinpreises mit einer allgemeinen Steigerung des Motorfahrzeugverkehrs und damit auch mit einer Erhöhung der Unfallgefahren zu rechnen sein wird.

Nach der Unfallart verteilen sich die 938 Unfälle des Jahres 1946 wie folgt:

Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen	565	(60,2%)
Anprall an feststehende Objekte	71	(7,6%)
Anprall an stationierte Fahrzeuge	63	(6,7%)
Umstürzen von Fahrzeugen	8	(0,9%)
An- oder Überfahren von Tieren	4	(0,4%)
An- oder Überfahren von Fußgängern	157	(16,8%)
Absprung oder Sturz von Personen aus Fahrzeugen	64	(6,8%)
Übrige Unfälle	6	(0,6%)
	<hr/>	
	938	(100,0%)

Die Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen stehen mit 565 oder rund $\frac{3}{5}$ aller Unfälle weitaus an erster Stelle. Recht häufig waren Zusammenstöße zwischen Autos und Velos (193 Fälle), Autos und Autos (161 Fälle) sowie Autos und Motorräder (40 Fälle).

Die Schwere der Unfälle kommt hauptsächlich in den Unfällen mit Personenschaden zum Ausdruck. Nach den Angaben auf den Unfallkarten wurden in $484 = 51,6\%$ aller Unfälle Personen verletzt oder getötet; 454 Unfälle verliefen mit ausschließlichem Sachschaden. Insgesamt kamen 8 Personen (6 Männer, 1 Frau und 1 Kind) ums Leben, 542 (305 Männer, 167 Frauen und 70 Kinder) kamen mit leichteren oder schwereren Verletzungen davon. Von den verunfallten Personen waren 338 Fahrzeugführer, wovon 3 getötet wurden. Da von allen Fahrzeugführern bei Unfällen die Radfahrer am meisten gefährdet sind, entfallen auf diese Kategorie rund $\frac{4}{5}$ ($273 = 80,8\%$) aller Fahrzeugführer. Die 3 tödlich verunfallten Fahrzeugführer waren Radfahrer. In welchem Ausmaß bedeuten die einzelnen Fahrzeuggattungen eine Gefährdung für die Fußgänger? Von den insgesamt verunfallten 154 Fußgängern wurden durch Fahrräder 2 getötet und 65 verletzt, durch Personenautos 44 verletzt, durch Lastautos 16 verletzt, durch Straßenbahnzüge 13 verletzt, durch Motorräder 1 getötet und 12 verletzt, durch Pferdegespann 1 verletzt. Demnach haben sich die Fahrräder als die für die Fußgänger gefährlichsten Fahrzeuge erwiesen.

An den 938 Verkehrsunfällen waren insgesamt 1514 Fahrzeuge beteiligt, und zwar: Eisenbahnzüge: 1, Straßenbahnzüge: 85 (40), Autobusse und Autocars: 33 (15), Personenautos: 561 (489), Lastautos: 187 (116), Traktoren: 7 (4), Motorräder: 92 (68), Fahrräder: 507 (468), Pferdegespanne: 27 (21), andere Fahrzeuge: 15 (7).

Wie eingangs erwähnt wurde, ist die Zahl der im Verkehr stehenden Personenautos und Motorräder geringer als im Jahre 1938, aber, wie die vorstehenden eingeklammerten Zahlen zeigen, ist auffallenderweise die Zahl der beteiligten Fahrzeuge dieser Art größer als damals; dies dürfte nicht

zuletzt auf die ungenügende Fahrpraxis bei den zahlreichen neuen Fahrern und bei der zum Teil verlorenen Fahrroutine bei Fahrern, die während des Krieges ihre Fahrzeuge eingestellt hatten, zurückzuführen sein.

Aus einer Gegenüberstellung der Unfallzahlen nach Monaten mit jenen des Vorjahres geht die Auswirkung der Aufhebung der Fahreinschränkungen für Motorfahrzeuge auf den 1. März 1946 deutlich hervor. Die Zahl der Unfälle in den einzelnen Monaten verzeichnetet nämlich folgenden Verlauf:

Januar	36 (32)	Juli	106 (46)
Februar	30 (15)	August	124 (46)
März	49 (31)	September	92 (53)
April	61 (44)	Oktober	94 (48)
Mai	95 (45)	November	85 (24)
Juni	94 (52)	Dezember	72 (37)

Die Zahl der Unfälle nach den einzelnen Wochentagen bewegt sich zwischen 132 und 163 (Dienstag), mit Ausnahme des verkehrsärmeren Sonntags, der nur 57 Unfälle aufweist.

Weniger regelmäßig verläuft die Entwicklung nach den Tagesstunden. Es zeigen sich hier zwei deutliche Spitzen während den Mittagsstunden und abends nach Arbeitsschluß. Die Nachtstunden zwischen 0—6 Uhr verzeichnen insgesamt 34 Unfälle, von 6—11 Uhr steigern sich die Unfälle von 21 bis 51, um dann plötzlich auf 88 zwischen 11—12 Uhr, 101 zwischen 12—13 Uhr und 78 zwischen 13—14 Uhr anzuschwellen. Von da an setzt eine rückläufige Bewegung ein (14—15: 58, 15—16: 41, 16—17: 56 Unfälle), um wiederum auf 81 Unfälle zwischen 17—18 und 92 zwischen 18 bis 19 Uhr anzusteigen. Dann sinkt die Zahl der Unfälle von 40 (19—20 Uhr) auf 16 zwischen 23—24 Uhr.

Die Ausscheidung der Unfälle nach dem Unfallort und nach der Unfallstelle ergibt folgendes Bild:

Von den 938 Unfällen ereigneten sich deren 389 in der Inneren Stadt, 528 in den Außenquartieren und 21 auf den Brücken. Auf Plätzen betrug die Zahl der Unfälle 211, an Straßenkreuzungen 368 und auf den übrigen Straßen 338.

Für die Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle ist es vor allem wichtig, ihre Ursachen zu kennen. Nach den polizeilichen Feststellungen sind die 938 Unfälle des Jahres 1946 auf insgesamt 1302 Ursachen zurückzuführen, wobei beim gleichen Unfall mehrere Ursachen zusammenwirken können. In 1127 Fällen (86,6%) lag die Schuld beim Fahrzeugführer, in 87 Fällen (6,7%) wurde der Unfall von Fußgängern verschuldet oder mitverschuldet,

und in den übrigen 88 Fällen (6,8%) ereignete sich der Unfall durch Verschulden des Mitfahrers, infolge Fahrzeugdefektes oder aus anderen und unbestimmten Ursachen.

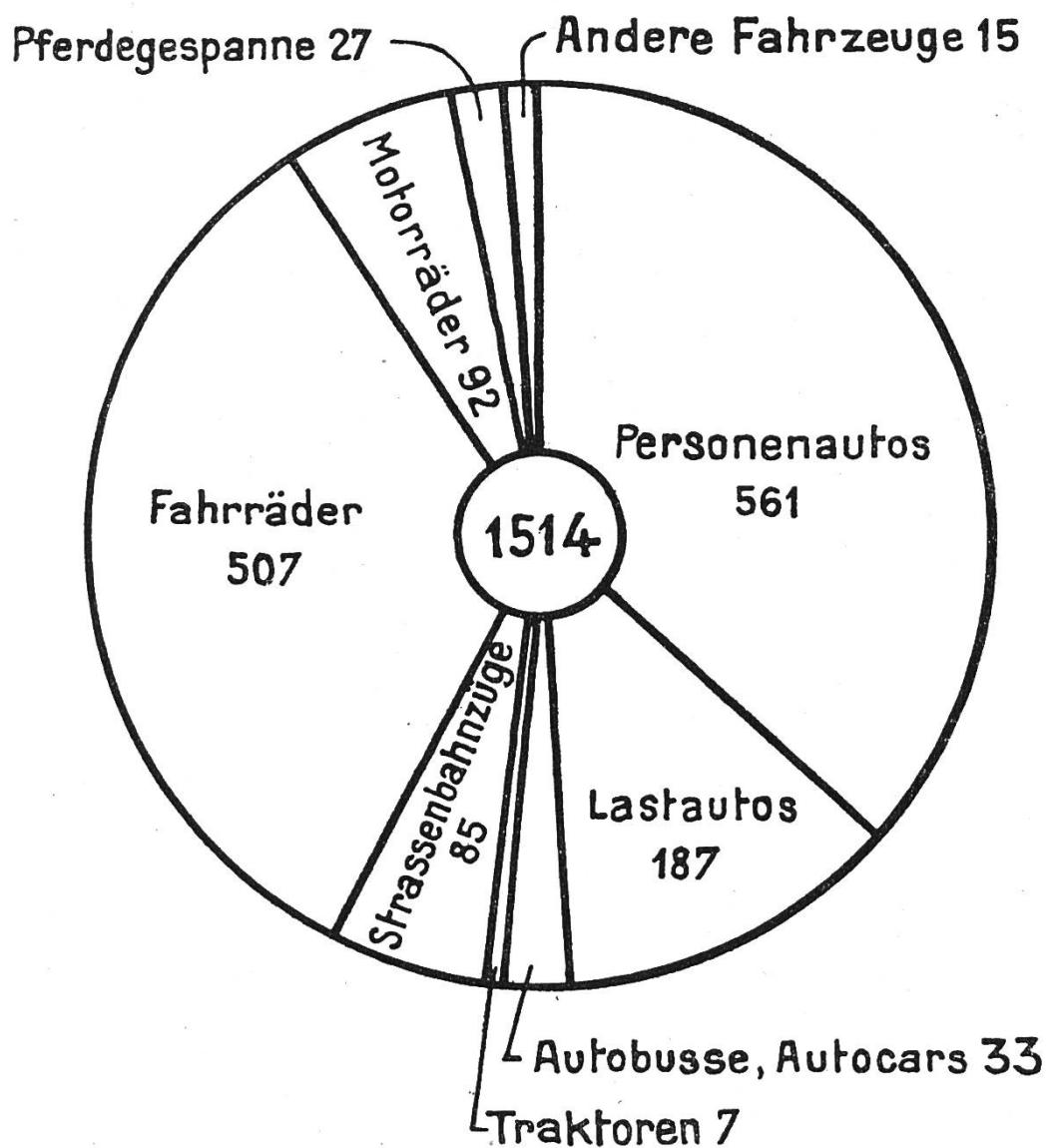
Als hauptsächlichste Verfehlungen von seiten der Fahrzeugführer sind folgende zu verzeichnen: Unachtsamkeit 345 Fälle, unbeherrschtes Fahren 209, Betrunkenheit 34, unzulässiges Vorfahren und Einbiegen 155, Nichtvortrittlassen 206, Fahren auf falscher Straßenseite 63.

Bei den Motorfahrzeugführern und Radfahrern kommen insgesamt 875 als Unfallverursacher in Frage, und zwar 529 Autofahrer, 61 Motorradfahrer und 285 Radfahrer. Von den Autofahrern waren 288 (54,4%) Stadtberner, von den Motorradfahrern 30 (49,2%), von den Radfahrern 229 (80,4%). Ausländische Autofahrer haben 10 einen Unfall verursacht.

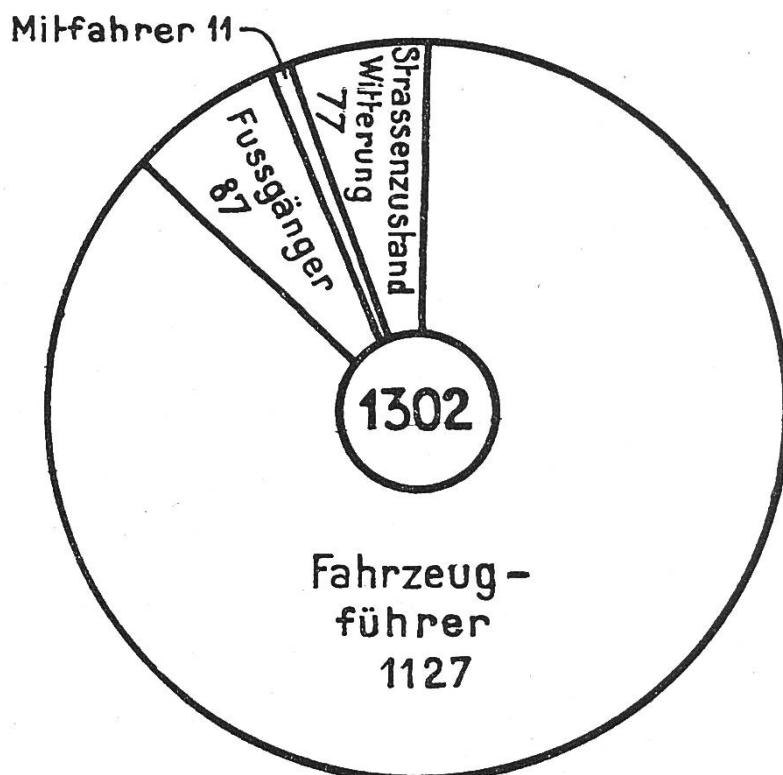
Die Verkehrsunfallstatistik des Jahres 1946 zeigt als Ergebnis, daß leider die behördlicherseits getroffenen Maßnahmen (Verkehrserziehungswoche vom 1. bis 8. Juni 1946 usw.) und die Ermahnungen in der Tagespresse wenig oder nichts genutzt haben. Wo jeder Appell an die Einsicht resultatlos verhallt, bleibt nichts anderes übrig, als eine strengere Strafpraxis (Entzug der Fahrbewilligung an Stelle von Bußen usw.) gegenüber den Fehlbarren anzuwenden; denn auch hier dürfte das Sprichwort: „La peur du gendarme est le commencement de la sagesse“ den in der Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle einzuschlagenden Weg zeigen.

Verkehrsunfälle 1946

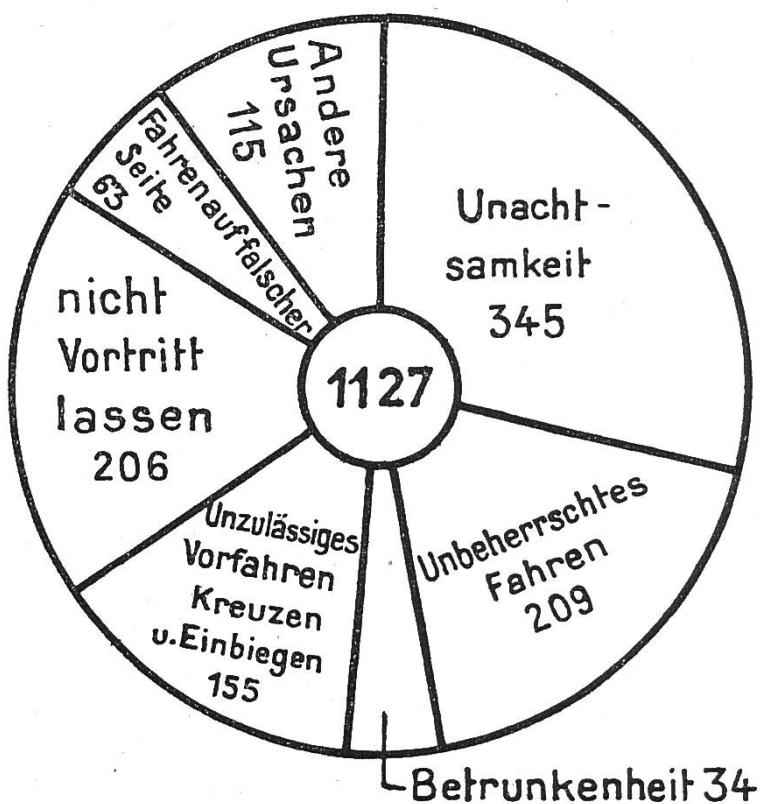
1. Beteiligte Fahrzeuge



2. Unfallursachen nach dem Verschulden



3. Verschulden des Fahrzeugführers



S B V - 5400