

# Zeit und Ort der Unfälle

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur Statistik der Stadt Bern**

Band (Jahr): - **(1928)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

wären, und auch die zuständigen Behörden auf schlechten Zustand der Straße, unübersichtliche Hindernisse etc. ein noch wachsameres Auge hätten.

*Strafanzeige* wurde bei 248 Unfällen, d. h. bei 42 %, gegen einen odere mehrere Fahrzeuglenker eingereicht und zwar:

	Unfälle überhaupt	Davon absolut	Strafanzeigen in %
Zusammenstöße.....	354	173	48,9
An- bzw. Überfahren von Fußgängern	102	43	42,2
Anprall etc. von Fahrzeugen .....	120	32	26,7

Über die Erledigung der Strafanzeigen gibt die Statistik des Jahres 1927 noch nicht Auskunft; sie soll aber in dieser Richtung noch ausgebaut werden, so daß das Amt in Zukunft auch hierüber wird Bericht erstatten können.

#### IV. Zeit und Ort der Unfälle.

##### 1. Unfallzeit.

Die Unfallhäufigkeit steht in unverkennbarem Zusammenhang mit der *Jahreszeit*. In den einzelnen Vierteljahren wurden an Unfällen gemeldet:

	1927 überhaupt	Davon polizei- liche Meldungen	1926 Polizeiliche Meldungen
1. Vierteljahr .....	82	68	79
2. „ .....	187	167	131
3. „ .....	175	170	139
4. „ .....	146	119	120
	<hr/> 590	<hr/> 524	<hr/> 469

Im Jahre 1927 war die Unfallhäufigkeit im Sommer rund doppelt so groß wie im Winter. Die Monate, in denen sich am wenigsten Unfälle (17—19) ereigneten, waren sowohl 1926 als 1927 Januar und Februar; am meisten Unfälle wurden 1927 im Mai (66), und 1926 im September (51) gemeldet. Vom April bis zum Oktober kamen in beiden Jahren 40 bis 60 Unfälle vor; mit Eintritt des Winters ging ihre Zahl wieder zurück. Diese Abnahme im Spätherbst ist wohl ausnahmslos dem Zurückziehen eines großen Teils der Motorfahrzeuge und der Fahrräder aus dem Verkehr, und die entsprechende Zunahme im Frühling der Wiederaufnahme des Verkehrs mit denselben zuzuschreiben. Gemessen an der Zahl der verkehrenden Fahrzeuge jedoch, ist zweifellos die Unfallhäufigkeit im Herbst und Winter *größer* als im Frühjahr und Sommer, da Laub, Nebel, Schnee, gefrorene Straße usw. häufiger Anlaß zu Unfällen geben. Darauf weist auch die Unfallhäufigkeit der Straßenbahnen hin (vgl. S. 10), die im Herbst und Winter in gleicher Weise verkehren wie im Frühjahr und Sommer und dementsprechend im Winter mehr Unfälle verzeichnen.

In Bern ist auch die verschiedene Unfallhäufigkeit an den verschiedenen *Wochentagen* deutlich ausgeprägt:

Im Jahre 1927 ereigneten sich ... Unfälle:

Montag .....	85	Freitag .....	98
Dienstag .....	102	Samstag .....	101
Mittwoch .....	80	Sonntag .....	45
Donnerstag .....	79		

Am Sonntag, wenn der ganze Geschäftsverkehr außer Betracht fällt, ereignen sich nur ungefähr halb so viele Unfälle wie an den andern Wochentagen, eine Erscheinung, die sowohl für Basel (1925) als auch für Zürich (1926) ebenfalls festgestellt wurde. Unter den Wochentagen stehen Dienstag und Samstag, die beiden Berner Markttage obenan; dies ist ohne weiteres verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß erstens heute Kaufleute, Handwerker und Landwirte, die den Markt beschicken, ihre Waren immer häufiger im Automobil herführen, und daß zweitens der Verkehr in den Straßen zufolge der zahlreichen einkaufenden Marktbesucher viel reger ist als an andern Tagen. Basel, das keinen ausgedehnten Wochenmarkt hat, hat auch keine derartige Unfallhäufung an bestimmten Tagen zu verzeichnen, während sich in Zürich ebenfalls am Markttag, dort ist es der Freitag, am meisten Unfälle ereignen.

Neben den Unterschieden nach der Jahreszeit und nach den Wochentagen, stehen solche nach der *Tageszeit*. Die 590 Unfälle des Jahres 1927 ereigneten sich zeitlich wie folgt:

Stunde	Unfälle	Stunde	Unfälle	Stunde	Unfälle
0—1 .....	6	8—9 ...	17	16—17 ...	42
1—2 .....	1	9—10 ...	30	17—18 ...	59
2—3 .....	4	10—11 ...	36	18—19 ...	51
3—4 .....	5	11—12 ...	48	19—20 ...	21
4—5 .....	2	12—13 ...	45	20—21 ...	20
5—6 .....	2	13—14 ...	47	21—22 ...	11
6—7 .....	14	14—15 ...	44	22—23 ...	7
7—8 .....	22	15—16 ...	41	23—24 ...	15

Die Unfallhäufigkeit zeigt im Laufe des Tages deutlich zwei Spitzen; die eine mittags, die andere abends bei Geschäftsschluß; die Abendspitze ist in Bern wie auch in Zürich deutlicher ausgeprägt als jene am Mittag; dies mag zum Teil auf die schlechtere Beleuchtung, zum Teil vielleicht auch auf größere Ermüdung und dadurch verringerte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker zurückzuführen sein. Auch für Basel wurden für das Jahr 1925 diese Unfallhäufigkeitsspitzen zur Zeit des Stoßverkehrs nachgewiesen, jedoch mit dem Unterschied, daß dort die Tagesstunden von 11 bis 12 Uhr und von 12 bis 13 Uhr die größten Unfallzahlen verzeichnen.

## 2. Unfall-Ort.

Einen zahlenmäßigen Überblick über den Unfall-Ort zu geben, ist keine dankbare Aufgabe. Am anschaulichsten wirkt ein Verkehrsunfallplan, wie er für die Unfälle des Jahres 1927 dieser Arbeit bei-

gegeben ist. In dem vom Plan umschlossenen Stadtgebiet ereigneten sich 346 von den 590 Unfällen überhaupt; die übrigen verteilten sich auf die weiter außen liegenden Teile der Stadt. Der Plan zeigt deutlich, wie sich die im Weichbild vorgekommenen Unfälle an bestimmten Stellen stark häufen; die große Verkehrsunfallgefahr auf der Kornhausbrücke und bei ihrem unübersichtlichen Brückenausgang Stadttheater-Nägeligasse, fällt z. B. sofort auf. Die im Bau befindliche Lorrainebrücke wird die Kornhausbrücke in dieser Hinsicht entlasten. In der Nähe des Hauptbahnhofes und am Bärenplatz ereignen sich, wie ein Blick auf die Karte zeigt, am meisten Unfälle. Was dabei vor allem zu denken geben muß, sind die vielen Unfälle im Bollwerk, d. h. gerade auf jener Zufahrtsstraße zum Bahnhof, in die der ganze Verkehr von der Lorrainebrücke her einmünden wird.

An den sieben Zusammenstößen in der Marktgasse, waren bei allen die Straßenbahn beteiligt; deutlicher läßt sich wohl die mißliche Linienführung und die Unübersichtlichkeit in der Marktgasse nicht illustrieren, besonders wenn man sich daneben vergegenwärtigt, daß sich in der anschließenden, aber umgebauten Spitalgasse während des ganzen Jahres kein einziger Zusammenstoß ereignete.

Wie sich die Unfälle auf die innere Stadt und die Außenquartiere im Jahre 1927, verglichen mit jenen von 1926, verteilten, weisen folgende Zahlen aus:

	1927		1926
	Überhaupt	Davon polizeiliche Meldungen	Polizeiliche Meldungen
Innere Stadt .....	230	206	202
Außenquartiere .....	360	318	267
	<b>590</b>	<b>524</b>	<b>469</b>

Die größere Zahl der Unfälle im Jahre 1927 gegenüber 1926 ist also lediglich den Unfällen in Außenquartieren zuzuschreiben, während die Unfallhäufigkeit in der innern Stadt, dem eigentlichen Geschäftsviertel ungefähr gleich blieb; es ist dies vielleicht eine Mahnung, den Dienst der Verkehrspolizei in Zukunft vor allem in den Außenquartieren auszubauen, wo die verkehrspolizeiliche Kontrolle noch zu wünschen übrig läßt und demzufolge der Automobilist und Radfahrer nach Belieben fährt.

Auch in bezug auf die *Unfallstelle* sind gegenüber 1926 nicht unwesentliche Verschiebungen eingetreten, wie die anschließende Aufstellung erweist:

	1927		1926
	Überhaupt	Davon polizeiliche Meldungen	Polizeiliche Meldungen
Plätze .....	141	121	76
Straßenkreuzungen .....	194	182	207
Übrige Straßen .....	255	221	186
	<b>590</b>	<b>524</b>	<b>469</b>

Die stärkste Zunahme haben demnach von 1926 bis 1927 die Unfälle auf *Plätzen* erfahren; dies kann wiederum als Richtlinie für die Verkehrs-

polizei gedeutet werden, andererseits kann es sich aber zum Teil auch um eine scheinbare Zunahme handeln, indem gerade die Verkehrspolizeiposten auf öffentlichen Plätzen in letzter Zeit vermehrt wurden, so daß die dortigen Unfälle der Polizei im Berichtsjahr wohl seltener entgingen als noch im Vorjahr.

### V. Kinder-Unfälle.

Für die Kinder bildet der Straßenverkehr eine ganz besondere Gefahr; Sorglosigkeit und Unachtsamkeit der Kinder, und auch Unbeholfenheit im Moment der unmittelbaren Gefahr bringen es mit sich, daß verhältnismäßig viele Kinder im Straßenverkehr verunfallen.

In den Jahren 1926 und 1927 wurden in Bern folgende Verkehrsunfälle, bei denen Kinder unter 15 Jahren verletzt oder getötet wurden, verzeichnet:

		Verunfallte Kinder		Überhaupt
		Knaben	Mädchen	
1926	{ Verletzt .....	33	12	45
	{ Getötet .....	4	2	6
1927	{ Verletzt .....	42	16	58
	{ Getötet .....	—	—	—

Im Jahre 1926 wurden 51 Kinder von Verkehrsunfällen betroffen, wovon 6 tödlich. 1927 stieg die Zahl der Kinder-Unfälle auf 58; tödlich verlief jedoch keiner von diesen. Die Knaben, die häufiger auf der Straße spielen als die Mädchen, und wahrscheinlich in der Regel auch weniger aufmerksam und vorsichtig sind, wurden in den beiden Vergleichsjahren fast drei mal so stark von Verkehrsunfällen betroffen wie die Mädchen.

Von den im Jahre 1926 verunfallten 51 Kindern waren 20 Vorschulpflichtige und 31 Schüler und Schülerinnen, für 1927 betragen die entsprechenden Zahlen 14 und 44.

Wie die Berner Zahlen zeigen, handelt es sich bei diesen Unfällen gar nicht etwa vor allem um solche, wo „das auf der Straße unschuldig spielende Kind von einem rücksichtslosen Autofahrer überrannt wurde“. Von den 58 Unfällen des Jahres 1927 z. B. waren nur 22 solche, wo Kinder von Automobilen angefahren oder überfahren wurden; von diesen 22 Fällen war überdies nach dem Urteil der Behörden als Hauptverschulder in 14 Fällen das Kind selbst zu betrachten, das unbedacht und unvermittelt in das Auto hineinrannte. Dabei handelt es sich, wie schon erwähnt, zwar um mehr oder weniger subjektive Urteile des zuständigen Verkehrspolizisten; trotzdem dürfte aber die einschlägige Aufstellung über die Kinder-Verkehrsunfälle nach dem Hauptverschulder sicher in mancher Hinsicht aufklärend wirken:

Haupt-Verschulder	Verunfallte Kinder	
	1926	1927
Das Kind selbst .....	28	35
Ein Fahrzeuglenker .....	14	13
Besondere Umstände .....	9	10
	<hr/> 51	<hr/> 58