

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.]
Anhang: Bemerkungen zu den Verkehrsunfallkarten 1928, 1933 und 1937
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847271>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.02.2025

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

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 aufgezählten 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 Kreisverkehrs, 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 Vorkehrungen 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 beigelegten 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.

Kornhausbrücke - Kornhausplatz - Zeitglocken.

Auf der Kornhausbrücke 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 Kornhausbrücke, 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 Verkehrsentslastung auf der Kornhausbrücke im Verkehr nach der oberen Stadt. Günstig hat sich auch die Erstellung eines rauhen Hartgussasphaltbelages an Stelle der Holzpfästerung 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 durchgeführten 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 durchgeführten Wettbewerb stützten, und durch Einführung 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 Vorkehrungen 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 erfuhren 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 - Bubenberglplatz.

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 Stadtomnibusse 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 Bahndammes, 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 Verkehrsfrequenz, 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 Aarberggasse 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 Bubenberglplatzes mit gleichzeitiger Einführung des Kreisverkehrs sind die grossen Gefahrenmomente bei den exponierten Verkehrsknotenpunkten zwischen Heiliggeistkirche und Bahnhofhalle, sowie am westlichen Ende des Bubenberglplatzes, trotz der erheblichen Zunahme der Verkehrsdichte nach Eröffnung der Lorrainebrücke, relativ stark zurückgegangen. Einzig das Jahr 1937 brachte am Südennde 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 obern Stadtgebiet zwischen Heiliggeistkirche und Zeitglocken, die früher in beängstigender Anzahl vorgekommenen Verkehrsunfälle doch erheblich zurückgingen. Andererseits 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.