

**Zeitschrift:** Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern  
**Band:** 8 (1934)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Unfälle im Strassenverkehr Berns im 1. Halbjahr 1934  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-850219>

### **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:** 17.11.2024

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

## Unfälle im Straßenverkehr Berns im 1. Halbjahr 1934.

Am 1. Januar 1933 sind bekanntlich für das ganze Gebiet der Schweiz geltende Verkehrsvorschriften, vorab das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr mit der dazugehörigen Vollziehungsverordnung, die Verordnung über die Straßensignalisation und ferner die für den Kanton Bern aufgestellte Verordnung über den Fuhrwerkverkehr und die Straßenpolizei in Kraft getreten.

Zweck der Neuregelung war, den neuzeitlichen, stark angewachsenen Straßenverkehr in geordnetere Bahnen zu lenken und die Unfallgefahr auf der Straße herabzumindern. Als wichtigster Fortschritt wurde in Automobilistenkreisen die Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenzen angesehen. Mit dem neuen Gesetz sind alle schematischen Geschwindigkeitsgrenzen gefallen. Die Verkehrsordnung stellt dabei in allererster Linie auf den guten, sicheren und verantwortungsbewußten Fahrer ab, der dem heutigen Verkehr in allen Teilen gewachsen ist und verlangt lediglich, daß „der Führer sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Straßen- und Verkehrsverhältnissen anpassen muß.“

Wie haben sich nun die gesetzlichen Bestimmungen über den Straßenverkehr, die bereits 1½ Jahre in Kraft sind, eingelebt? Werden die Vorschriften seitens der Fahrzeuglenker und der Fußgänger beachtet, und wie verhält es sich vor allem mit der Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr? Die beste Antwort auf die gestellten Fragen geben die Verkehrsunfallziffern, wie sie vom Statistischen Amt fortlaufend auf Grund der Polizeirapporte ermittelt werden.

Zunächst eine Aufstellung über die Verkehrsunfälle im Straßenverkehr Berns in den ersten Halbjahren 1930 bis 1934:

| Monat         | Verkehrsunfälle im 1. Halbjahr |      |      |      |      |
|---------------|--------------------------------|------|------|------|------|
|               | 1930                           | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 |
| Januar .....  | 23                             | 25   | 20   | 33   | 42   |
| Februar ..... | 32                             | 14   | 23   | 35   | 41   |
| März .....    | 40                             | 21   | 33   | 56   | 55   |
| April .....   | 47                             | 47   | 44   | 87   | 70   |
| Mai .....     | 74                             | 46   | 44   | 83   | 90   |
| Juni .....    | 62                             | 69   | 50   | 87   | 94   |
| Zusammen      | 278                            | 222  | 214  | 381  | 392  |

Die Zahlen bedürfen keines Kommentars! Bei den Unfällen im Straßenverkehr Berns ist seit 1. Januar 1933 — dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Automobilverkehr — eine starke Zunahme zu verzeichnen. Über die Unfallfolgen geben die folgenden Zahlen Auskunft:

|                        | Verunfallte Personen im 1. Halbjahr |          |      |       |      |       |      |       |      |       |
|------------------------|-------------------------------------|----------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
|                        | 1930                                |          | 1931 |       | 1932 |       | 1933 |       | 1934 |       |
|                        | getötet                             | verletzt | get. | verl. | get. | verl. | get. | verl. | get. | verl. |
| Männer .....           | 5                                   | 119      | 4    | 100   | 2    | 92    | 2    | 126   | 4    | 126   |
| Frauen .....           | —                                   | 31       | 1    | 20    | —    | 29    | 1    | 51    | 2    | 46    |
| Kinder unter 15 Jahren | —                                   | 26       | 1    | 20    | —    | 22    | 1    | 23    | 3    | 37    |
| Zusammen .....         | 5                                   | 176      | 6    | 140   | 2    | 143   | 4    | 200   | 9    | 209   |
| Darunter Fußgänger ..  | 2                                   | 49       | 3    | 40    | —    | 45    | 2    | 75    | 6    | 70    |

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß im 1. Halbjahr 1934 im Straßenverkehr 9 Personen, gegenüber 4 zur gleichen Zeit des Vorjahres und 2 im ersten Halbjahr 1932 getötet wurden. Die Zahl der Verletzten ist von 143 im 1. Halbjahr 1932 auf 200 und 209 in den ersten Halbjahren 1933 und 1934 angestiegen. Im 1. Halbjahr 1934 ereigneten sich nicht weniger als 40 Kinderunfälle, wovon 3 tödlich verliefen.

In der überwiegenden Mehrzahl handelt es sich bei den Verkehrsunfällen um Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen. In weitem Abstand folgen an zweiter Stelle die Unfälle, bei denen Fußgänger von einem Fahrzeug angefahren oder überfahren wurden.

| Unfallart                                | Unfälle im 1. Halbjahr |      |      |      |      |
|--|------------------------|------|------|------|------|
|  | 1930                   | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 |
| Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen .....  | 174                    | 154  | 130  | 247  | 240  |
| Anprall an feststehende Objekte .....    | 24                     | 9    | 23   | 27   | 32   |
| Anprall an stationierte Fahrzeuge .....  | 1                      | 1    | —    | 14   | 12   |
| Umsturz von Fahrzeugen .....             | 3                      | 4    | —    | 2    | 7    |
| An- oder Überfahren von Tieren .....     | 4                      | 1    | 1    | —    | 5    |
| An- oder Überfahren von Fußgängern ..... | 50                     | 40   | 39   | 75   | 75   |
| Sturz von Personen aus Fahrzeugen .....  | 22                     | 13   | 21   | 16   | 21   |
| Unfälle zusammen .....                   | 278                    | 222  | 214  | 381  | 392  |

Ein Blick in die folgende Zusammenstellung, worin die beteiligten Fahrzeuge ausgewiesen sind, zeigt, daß die Personenautos und die Fahrräder weitaus an erster Stelle stehen.

| Fahrzeug                         | 1930       | Beteiligte im 1. Halbjahr |            |            | 1934       |
|----------------------------------|------------|---------------------------|------------|------------|------------|
|                                  |            | 1931                      | 1932       | 1933       |            |
| Eisenbahnen .....                | —          | —                         | —          | 2          | —          |
| Straßenbahnen .....              | 24         | 25                        | 17         | 36         | 37         |
| Autobusse .....                  | 4          | 8                         | 8          | 15         | 12         |
| Personenautos .....              | 199        | 143                       | 137        | 311        | 280        |
| Lastautos .....                  | 61         | 67                        | 58         | 84         | 96         |
| Traktoren .....                  | —          | —                         | —          | 1          | —          |
| Motorräder .....                 | 58         | 47                        | 42         | 49         | 63         |
| Fahrräder .....                  | 90         | 80                        | 65         | 136        | 155        |
| Pferdegespanne .....             | 11         | 8                         | 13         | 13         | 10         |
| Handwagen usw. ....              | 7          | 1                         | 5          | 6          | 3          |
| <b>Fahrzeuge überhaupt .....</b> | <b>454</b> | <b>379</b>                | <b>345</b> | <b>653</b> | <b>656</b> |
| <b>Fußgänger .....</b>           | <b>51</b>  | <b>43</b>                 | <b>45</b>  | <b>77</b>  | <b>76</b>  |

Wer verschuldete die Verkehrsunfälle: Die Lenker der Fahrzeuge, die Fußgänger oder beide zusammen? Die Frage, wer bei einem Unfall, an dem mehr als eine Person beteiligt ist, als der schuldige Teil anzusprechen sei, ist in vielen Fällen nur schwer, oft aber überhaupt nicht zu entscheiden. Im Unfallbericht wird zwar meistens einer der Beteiligten bezeichnet, der die Hauptschuld am Unfall trage; es handelt sich hier jedoch lediglich um das Urteil des berichterstattenden Verkehrspolizisten. In den geringfügigeren Fällen liegt eine andere Beurteilung des Falles überhaupt nicht vor. Lediglich bei den „Gerichtsfällen“ kann von einer eingehenden Abklärung der Schuldfrage gesprochen werden. Dies betrifft aber nur den kleinern Teil aller Unfälle, und zumeist wird das Urteil oft erst lange Zeit nach dem Ereignis gefällt, so daß es für eine fortlaufende Statistik der Unfälle eines kürzern Zeitabschnittes gar nicht berücksichtigt werden kann. Oft kann eine Schuld überhaupt nicht festgestellt werden. Nicht nur unvorsichtige Fahrer oder unaufmerksame Passanten, sondern auch glitschige Straßen, mangelhaft beleuchtete Hindernisse usw. können der Grund eines Unfalls sein.

Da die stadtbernische Unfallstatistik auf Unfallberichten beruht, in denen der Hergang zu beschreiben ist, und dies dank der Gewissenhaftigkeit der Berichterstatter auch regelmäßig und ausführlich geschieht, so läßt sich daraus immerhin ein Bild über die Verschuldungsfrage gewinnen. Dieses Bild ist von subjektiven Urteilen der berichterstattenden Organe natürlich nicht ganz frei, gibt aber gleichwohl wertvolle Anhaltspunkte für die Aufklärung und die Unfall-Bekämpfung.

In der folgenden Zusammenstellung sind die 392 Verkehrsunfälle des 1. Halbjahres 1934 nach dem Verschulden ausgezählt:

| Ursache   | Zu-<br>sam-<br>men-<br>stöße | Anprall<br>usw. | Ab-<br>sprung<br>Sturz<br>aus<br>Fahr-<br>zeugen | Über-<br>fahren<br>von<br>Fuß-<br>gängern | Unfälle<br>über-<br>haupt |
|---|------------------------------|-----------------|--|---|---------------------------|
| 1. beim Fahrzeug .....                            | —                            | 1               | —  | —   | 1                         |
| 2. beim Führer .....                              | 300                          | 46              | 11   | 51  | 408                       |
| a) Unzweckmäßige Benützung ...                    | 7                            | —               | —  | 2   | 9                         |
| b) Unvors. od. zu schnelles Fahren                | 148                          | 39              | 7  | 44  | 238                       |
| c) Linksfahren .....                              | 8                            | —               | —  | 1   | 9                         |
| d) Schneiden der Kurve .....                      | 17                           | 1               | —  | —   | 18                        |
| e) Falsches und unzulässiges Über-<br>holen ..... | 34                           | 1               | —  | 2   | 37                        |
| f) Unterlassung der Signale .....                 | 17                           | —               | —  | —   | 17                        |
| g) Nichtbeachten der Signale .....                | 9                            | —               | 1  | —   | 10                        |
| h) Betrunkenheit .....                            | 5                            | 5               | 3  | 1   | 14                        |
| i) Gebrechen oder geistige Mängel                 | —                            | —               | —  | —   | —                         |
| k) Nicht Vortrittlassen .....                     | 55                           | —               | —  | 1   | 56                        |
| 3. beim Mitfahrer .....                           | —                            | —               | 6  | —   | 6                         |
| 4. beim Fußgänger .....                           | 1                            | —               | —  | 28  | 29                        |
| 5. Zustand der Straße usw. ....                   | 2                            | 2               | 1  | —   | 5                         |
| 6. Zufälligkeiten .....                           | 3                            | 7               | 4  | —   | 14                        |
| 7. Unbestimmte Ursachen .....                     | —                            | —               | —  | 1   | 1                         |
| Ursachen zusammen .....                           | 306                          | 56              | 22   | 80  | 464                       |
| Unfälle zusammen .....                            | 240                          | 56              | 21   | 75  | 392                       |

Weitaus an erster Stelle wird als Unfallursache unvorsichtiges oder zu schnelles Fahren angegeben. 238 mal wurde die ganze oder ein Teil der Schuld der Unvorsichtigkeit des Fahrzeuglenkers beigemessen. Außerdem ereigneten sich 56 Unfälle wegen „nicht Vortrittlassen“, in 37 Fällen war als Grund unzulässiges Überholen angegeben und in 14 Fällen Betrunkenheit. Unvorsichtigkeit eines Fußgängers war in 29 Fällen der Grund des Unfalls. Man darf also wohl sagen, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl der Unfälle hätte vermieden werden können, wenn die Fahrzeuglenker, entsprechend der ihnen durch die neue Verkehrsordnung gewährten Erleichterungen mehr Selbstverantwortung gezeigt und mehr Vorsicht hätten walten lassen.