



ZÜRCHER STATISTISCHE NACHRICHTEN

4. Jahrgang

1927 * 2. Heft

April/Juni

VERKEHRSUNFÄLLE IN ZÜRICH

Hand in Hand gehend mit dem Anwachsen des modernen städtischen Straßenverkehrs haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte die dadurch verursachten Unfälle in einem Aufsehen erregenden Maße vermehrt. Zwei Momente sind es, die ganz allgemein wesentlich zu dieser zunehmenden Gefährdung beitrugen: die Beschleunigung des Verkehrs als Folge des Aufkommens rascherer Beförderungsmittel (elektrische Straßenbahn, Velo, Motorrad, Auto) und seine Verdichtung an «Knotenpunkten» und «Hauptverkehrsadern».

Auch in Zürich bilden die Straßenverkehrsunfälle längst eine ständige Rubrik in der Lokalchronik der Tagespresse und die Verkehrsregelung gehört seit Jahren zu den brennenden Fragen der städtischen Polizei. Damit stellte sich automatisch das Bedürfnis ein, nach dem Vorbilde anderer größerer Städte eine Statistik der Straßenverkehrsunfälle einzurichten. Eine entsprechende Anregung des Statistischen Amtes gegen Ende des Jahres 1925 fand denn auch beim Polizeiinspektorat verständnisvolles Entgegenkommen. Programm, Erhebungskarte und die zu befolgenden Grundsätze wurden durch gegenseitige Vereinbarung festgelegt und bereits im Jahrgang 1926 der Zürcher Statistischen Nachrichten konnten fortlaufend einige wichtige Angaben mitgeteilt werden. Eine einläßlichere, zusammenfassende Darstellung mag das daraus gewonnene Bild nach manchen Richtungen ergänzen. Karte und graphische Darstellungen sollen die Hauptegebnisse auch dem flüchtigen Leser einprägen und damit zur Erkenntnis und zur Milderung der Gefahren des Straßenverkehrs in unserer Stadt beitragen.

Nur ausnahmsweise betritt der Statistiker eigentliches Neuland, wenn er seinem bisherigen Arbeitsgebiet ein neues zugesellt. Meist findet er bereits eine Art von Zahlenangaben vor, die er sonst gerne mit dem halb ärgerlichen, halb verächtlichen Namen «Geschäftsstatistik» abtut, um die er aber in vielen Fällen nicht herumkommt. So auch hier. Im Geschäftsberichte des Stadtrates an den Großen Stadtrat finden sich im Abschnitt «Polizeiwesen» seit 1897 regelmäßig Angaben über Unfälle auf den Straßen durch Zusammenstöße und Anfahren. Diese Berichte sind die einzige einigermaßen zuverlässige Unterlage für jede Betrachtung über die zunehmende Gefährdung des Straßenverkehrs in Zürich. Sie beschränken sich nicht auf die bloße Mitteilung der Gesamtzahl der durch die Polizei behandelten Unfälle. Vielmehr wird unter der stereotypen Formel: «Die Gesamtzahl der Unfälle auf der Straße betrug Davon wurden herbeigeführt durch: Von den zur Anzeige gelangten Unfällen hatten den Tod zur Folge, schwere Verletzungen ..., leichte Verletzungen ...», auch über die Verursachung des Unfalles nach der Art der Fahrzeuge, über die Zahl der verletzten Personen und über die Schwere der Verletzungen Auskunft gegeben. In der Tabelle auf Seite 53 sind diese Zahlen zusammengestellt.

Über die Vollständigkeit und Zuverlässigkeit der Meldungen, auf denen diese Aufstellung beruht, wird man sich keine Illusionen machen dürfen. Vor allem sind absichtlich nicht alle Straßenverkehrsunfälle berücksichtigt worden, sondern lediglich solche mit Personenverletzungen, herbeigeführt durch Zusammenfahren, Überfahren und Angefahrenwerden, also durch Kollision. Heute sprechen wir in solchen Fällen von Unfällen mit zwei und mehr Beteiligten. Weiterhin wird man der Unterscheidung in Unfälle «herbeigeführt durch ...» stets mit etwelcher Skepsis begegnen, gleichgültig, ob mit «herbeigeführt» ein Verschulden oder bloß mechanische Verursachung gemeint sein soll. Trifft das erstere zu, so wäre zu bemerken, daß von der Erfassung der Verschuldung auch eine gut ausgebauten Verkehrsunfallstatistik wohl für immer wird absehen müssen; sie beschlägt einen andern Zweig unserer Disziplin, die Kriminalstatistik, und gehört in das Gebiet der Rechtspflege, nicht der Polizei. Es ist aber wahrscheinlicher, daß unter «herbeigeführt durch ...» der «Verursacher» des Unfalls namhaft gemacht werden soll, der auch wieder in neueren Verkehrsunfallstatistiken spukt,

Polizeilich gemeldete Straßenverkehrsunfälle 1897 bis 1925

Unfälle mit Personenverletzungen durch Zusammenstöße,
Anfahren und Überfahren (zwei und mehr Beteiligte)

Jahre	Verkehrsunfälle herbeigeführt durch							Unfälle überhaupt	Verletzte Personen		
	Straßenbahnen	Automobile	Motorräder	Velos	Droschen	Fuhrwerke	andere Verkehrsmittel		tödlich	schwer	leicht
1897	3	—	—	10	7	29	16	65	2	16	47
1898	34	—	—	13	3	54	13	117	7	33	77
1899	34	—	—	19	7	51	17	128	6	46	77
1900	30	—	—	14	10	49	11	114	6	39	69
1901	29	1	—	23	4	40	9	106	2	37	67
1902	32	—	—	29	4	30	9	104	2	24	78
1903	19	—	—	8	2	48	—	77	7	18	52
1904	22	—	—	16	1	38	—	77	2	24	51
1905	14	6	—	25	3	28	—	76	1	16	59
1906	20	2	—	26	3	35	3	89	1	18	70
1907	35	6	—	33	7	25	8	114	—	26	88
1908	38	6	—	21	9	25	1	100	—	26	74
1909	39	14	—	26	3	23	2	107	2	22	83
1910	54	15	—	28	1	23	4	125	2	26	97
1911	48	21	—	23	—	11	4	107	1	24	82
1912	70	25	—	26	—	22	—	143	5	42	96
1913	69	42	—	31	2	18	1	163	1	36	126
1914	67	29	—	42	1	22	7	168	8	33	149
1915	41	17	—	24	1	15	3	101	5	30	66
1916	80	46	3	41	1	26	5	202	13	51	138
1917	73	38	—	20	—	26	1	158	9	49	100
1918	72	20	—	25	—	8	1	126	5	36	85
1919	95	46	7	29	—	8	2	187	3	43	141
1920	75	98	9	58	—	16	—	256	12	56	188
1921	69	130	14	94	—	20	—	327	9	81	237
1922	86	152	31	87	—	12	6	374	7	82	293
1923	60	175	29	101	—	31	5	401	8	97	296
1924	65	238	42	166	—	25	3	539	7	113	419
1925	71	297	55	163	—	27	6	619	11	104	506

hier aber durch den Vermerk «die Schuldfrage wird dabei offengelassen» ausdrücklich von Schuld und Sühne freigesprochen wird. Die Aussagen darüber, welches von zwei kollidierten Fahrzeugen in das andere hineingefahren ist rein im mechanischen Sinne, sind aber durchaus wertlos, wenn daraus auf das Verschulden nicht geschlossen werden darf, ganz abgesehen davon, daß in zahlreichen Fällen jedes von zwei oder drei an einem Unfälle beteiligten Vehikeln in das andere hineingefahren, bzw. an das andere angefahren ist. Welche Kriterien für die Ausscheidung von leicht, schwer, tödlich verletzten Personen in den stadtzürcherischen Polizeimeldungen früher maßgebend waren, läßt sich heute nicht mehr mit Sicherheit

feststellen; allem Anscheine nach fehlten überhaupt bestimmte Normen und die Unterscheidung geschah mehr gefühlsmäßig. Alle diese Einwände beeinträchtigen den Wert unserer Vergleichszahlen. Nur mit behutsamer Hand und vagen Strichen wird man mit ihrer Hilfe einige Entwicklungslinien nachzeichnen können.

Schon die Zahl der polizeilich gemeldeten Unfälle überhaupt weist so merkwürdige Schwankungen auf, daß sich Bedenken erheben müssen, ob sie ein wahres Spiegelbild der Wirklichkeit vermitteln. Das Ausgangsjahr 1897 mit nur 65 Straßenverkehrsunfällen bleibt wohl besser von jedem Vergleich ausgeschlossen. Wahrscheinlicher als eine Verdoppelung der Unfälle von einem Jahr zum andern ist die Möglichkeit, daß in den folgenden Jahren die polizeilichen Meldungen vollständiger waren. Daß über die Jahrhundertwende — in den Jahren 1898 bis 1902 — die Unfälle auf der Straße besonders zahlreich waren, könnte etwa durch den damals erfolgten Ausbau des Straßenbahnnetzes und die Ersetzung des «Röblitrans» durch die rascher fahrende «Elektrische», sowie die in jener Zeit rege Bautätigkeit zur Not wohl erklärt werden. Nicht so leicht ist es, für die weit kleineren Zahlen 1903 bis 1905 oder 1906 plausible Gründe anzuführen. Daß im Kriegsjahre 1915 das Darniederliegen der Geschäftstätigkeit eine Verminderung, 1916 dagegen der gesteigerte Verkehr eine starke Vermehrung der Unfälle zur Folge gehabt hat, sind Vermutungen, für die man gerne noch weitere Belege als die gemeldeten Zahlen hätte. Als Quintessenz der ganzen Aufstellung möchten wir hervorheben: Bis etwa 1910 war in Zürich im Sinne der damaligen Definition jährlich mit vielleicht einem runden Hundert von Straßenverkehrsunfällen zu rechnen; die tatsächlichen Meldungen bewegten sich meist zwischen etwa 80 und 120. Auch in der zweiten Hälfte des von uns betrachteten Zeitraumes finden wir von Jahr zu Jahr beträchtliche Schwankungen; doch tritt eine vorher nie beobachtete und in der Nachkriegszeit ununterbrochene Zunahme deutlich zutage. In den vierzehn Jahren 1898 bis 1911 gingen bei der Polizei im ganzen 1440, im gleichlangen Zeitraum 1912 bis 1925 dagegen 3760, also etwa zweieinhalbmals mehr Rapporte über Straßenverkehrsunfälle ein. Als Marksteine der jeweiligen Entwicklung, wenn dieser Ausdruck überhaupt zulässig ist, können etwa gelten:

Jahre	Unfälle
1898	117
1912	143
1925	619

Etwas aufschlußreicher als die notwendig sehr mageren Glossen zur Gesamtzahl sind die Erkenntnisse, die sich aus den Angaben über die durch die verschiedenen Verkehrsmittel herbeigeführten Unfälle ablesen lassen. Wir werden uns allerdings nicht an den unverbindlichen Ausdruck «herbeigeführt durch ...» festklammern, der bei Kollisionen nichts sagt. Vielmehr wollen wir folgende Annahme machen: Die Meldungen seien so zu verstehen, daß von den vorgekommenen Unfällen, bei denen ein Straßenbahnwagen mit einem zweiten Vehikel anderer Art kollidierte, abwechselnd das eine Mal die Straßenbahn und das andere Mal das zweite Vehikel als «Herbeiführer» betrachtet werden können. Führen zwei Straßenbahnwagen ineinander, so war selbstverständlich die Straßenbahn «Verursacherin». Das gleiche hätte für die Automobile, Motorräder usw. zu gelten. Da wir es durchwegs mit Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten zu tun haben und da, wie später zu zeigen sein wird, solche mit drei oder mehr Beteiligten weit seltener vorkommen (1926: Unfälle mit zwei Beteiligten 1609, mit drei 54, mit vier 1), so könnten wir — immer unter der gemachten Voraussetzung — die Zahl der beteiligten Fahrzeuge aus unserer Tabelle durch bloße Verdoppelung aller Zahlen rekonstruieren. Einen Sinn hätte eine solche Operation allerdings nur z. B. zum Zwecke des Vergleiches mit dem Jahre 1926, denn im übrigen bleibt ja das gegenseitige Verhältnis unverändert. Unter dieser Voraussetzung können aus vorstehender Tabelle immerhin einige Schlüsse auf die Beteiligung der Vehikel an den Straßenverkehrsunfällen in den Jahren 1898 bis 1925 gezogen werden.

Wird unter Außerachtlassung des Jahres 1897 die Tabelle auf Seite 53 in vier gleich lange Abschnitte von je sieben Jahren zerlegt, so treten die mehr zufälligen Jahresschwankungen zurück und die Hauptlinien der Entwicklung schärfer hervor.

Unfallentwicklung nach Verkehrsmitteln 1898 bis 1925

Zeitraum	Straßenbahnen	Automobile	Motorräder	Velos	Droschen	Fuhrwerke	Andere Verkehrsmittel	Zusammen
1898–1904	200	1	—	122	31	310	59	723
1905–1911	248	70	—	182	26	170	22	718
1912–1918	472	217	3	209	5	137	18	1061
1919–1925	521	1136	187	698	—	139	22	2703

Man könnte sich vielleicht so ausdrücken, daß in diesen Zahlen die absolute Zunahme der Verkehrsgefährdung ihren Niederschlag gefunden habe; weit interessanter wäre es, demgegenüber das relative Anwachsen der Verkehrsgefährdung messen zu können, doch ist es fraglich, ob eine solche Messung je möglich sein wird. Es ist nötig, muß aber auch genügen, hier diese Ausdrücke zu erklären bzw. die Gesichtspunkte zu präzisieren, die beim Vergleichen zwischen Unfallzahlen, sei es verschiedener Jahre, sei es verschiedener Beteiligter, zu beachten sind.

Wenn in den Jahren 1919 bis 1925 zweieinhalbmal mehr Unfälle durch Straßenbahnen herbeigeführt wurden, als ein bis zwei Jahrzehnte früher, durch Velos sechsmal, durch Autos tausendmal mehr, und wenn in den genannten sieben Jahren Motorräder 187 Unfälle verursachten, während bis 1911 kein solcher gemeldet wurde, so ist das nicht darauf zurückzuführen, daß heute der Straßenbahnbetrieb weit gefahrbringender, die Radfahrer viel unvorsichtiger, die Autolenker tausendmal rücksichtsloser und unaufmerksamer sind als damals. Auch daß die Fuhrleute jetzt gesitteter als früher und die Droschkiers wahre Muster für jeden Straßenbenutzer seien, darf aus unsern Zahlen keineswegs geschlossen werden. Wir werden vielmehr einige an sich altbekannte Tatsachen in das knappe Gewand statistischer Zahlen kleiden müssen, um auch hier faßbare Größenverhältnisse zu gewinnen.

Zunächst ein paar Stichproben zur Entwicklung des starren, an Schienen und Fahrplan gebundenen Verkehrs.

Jahre	Betriebslänge, km	Städtische Straßenbahn	
		Geleistete Wagenkilometer	Zahl der Fahrgäste
1898	16,0	1 808 000	7 737 000
1912	37,3	9 077 000	37 550 000
1925	45,3	12 488 000	54 383 000

Die allmähliche Verdrängung des Pferdes von der Straße durch die mechanischen Verkehrsmittel wird durch die nachstehenden Zahlen veranschaulicht:

Jahre	Zahl der in Zürich gezählten			Konzessionierte		Pferde-Bestand	
	Auto-mobile	Motor-räder	Velos	Pferde-droschken	Motor-droschken ³⁾	Jahre	Zahl
1898	?	?	4636	90	—	1901	2566
1905	114	60	7672 ¹⁾	86	—	1906	2482
1912	522	80	9666 ²⁾	56	32	1911	2928
1925	2920	801	24098	8	80	1926	1553

¹⁾ Jahr 1906 — ²⁾ Jahr 1910 — ³⁾ Eingeführt 1908 mit 10 Droschken

Angesichts dieser Zahlen wäre es gewiß verwunderlich, wenn die Straßenbahnunfälle sich im letzten Vierteljahrhundert nicht erheblich vermehrt hätten, wenn Auto-, Motor- und Fahrradunfälle nicht sehr stark zugenommen und wenn dagegen durch Droschken und andere Pferdegespanne verursachte Zusammenstöße heute zahlreicher wären als früher. Aber die Unfälle, die durch jede Art von Fahrzeug hervorgerufen werden, sind nicht nur eine Funktion der Zahl der Vehikel dieser Art, sondern die Kollisionsgefahr wächst auch mit der Zahl der übrigen die Straßen und Plätze befahrenden Verkehrsmittel und last not least der Fußgänger. Streng genommen ist natürlich nicht die Anzahl der Vehikel für die Unfallhäufigkeit maßgebend, sondern die Zeit, während der sie in Betrieb stehen, oder die von ihnen befahrene Strecke. Außer für die Straßenbahn wird aber diese kilometrische Leistung kaum je auch nur annähernd abgeschätzt werden können. Selbstverständlich ist sie für einen rasigen, mit allen modernen Schikanen versehenen Sechszylinder-Kilometerfresser, Modell 1927, dessen Motor, wenn's pressiert, seine 140 HP entwickelt und es spielend auf 134 Kilometer in der Stunde bringt, das Vielfache von dem, was sein Vorfahre von Anno 1900 leistete, das «Schnauferl», das mit vielleicht 10 HP, wenn alles gut ging, im 25 Kilometer-Tempo durch die Straßen fauchte und stank.

In der Einleitung wurde die Bedeutung der örtlichen Verdichtung des Verkehrs als Ursache für vermehrte Unfallgefahr in den Städten erwähnt. In dem Maße, als für immer wachsende Bevölkerungsteile Wohnort und Arbeitsort räumlich getrennt werden, in dem Grade, als sich der Verkehr an gewissen Brennpunkten sammelt, wächst die Unfallgefahr. Tritt dazu eine zeitliche Verdichtung während des Stoßverkehrs unmittelbar vor Geschäfts-, Bureau- und Schulbeginn und nach deren Schluß, wo Zehntausende von Angestellten, Arbeitern, Schülern in gleicher, entgegengesetzter und sich kreuzender Richtung von und nach ihrer Arbeitsstätte streben, so wird sie noch gesteigert.

Vielleicht, wir betonen vielleicht, ist heute trotz der gewaltig gestiegenen absoluten Gefährdung die relative Gefährdung gar nicht oder nicht viel größer als etwa vor zwei bis drei Jahrzehnten. Vergleiche etwa wie: um die Jahrhundertwende wurde in Zürich jährlich eine Person auf rund 1300 Einwohner bei Kollisionen von Fahrzeugen verletzt, neuerdings aber schon auf 450 Einwohner, könnten zu falschen Schlüssen Anlaß geben.

Auf ein wichtiges Moment, das leicht übersehen wird, macht der städtische Polizeiadjunkt Ottiker, der den Ausbau der Zürcher Straßenverkehrsfallstatistik mit lebhaftem Interesse gefördert hat, aufmerksam, indem er ausführt:

«Bei der Zunahme der Unfälle bleibt die Frage noch offen, ob nicht die Unfallmeldung bei der Polizei im letzten Jahrzehnt gegenüber früher überhaupt zugenommen hat. Die Härten des Existenzkampfes zwingen den Verunfallten, auch bei kürzester Arbeitsunfähigkeit, zur Schadenersatzforderung für Lohnausfall und Heilungskosten. Von Bedeutung ist ferner der umfangreiche Ausbau des Versicherungswesens (Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung). Die obligatorische Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeugbesitzer verlangt die Mitteilung über Schadensfälle an den Versicherer. Das gleiche gilt für die Unfallversicherten. Nicht nur der Verletzte oder Beteiligte, sondern auch der Versicherer legen deshalb Wert auf eine objektive polizeiliche Aufnahme des Tatbestandes. Wir glauben deshalb nicht fehl zu gehen, wenn wir annehmen, daß die Anzeigen bei der Polizei zahlreicher geworden sind, d. h., daß die Fälle direkter Verständigung der Beteiligten ohne amtliche Feststellung des Tatbestandes, speziell auf Stadtgebiet, seltener werden. Dies gilt nebenbei gesagt in noch vermehrtem Maße für die Unfälle mit Sachschaden, bei denen — mit Ausnahme der Trambetriebsgefährdungen — ein Deliktstatbestand nicht vorliegt und die Zuziehung der Polizei zur Tatbestandsaufnahme im Hinblick auf die zukünftige Schadensregulierung erfolgt und sicherlich nicht, um den einen oder anderen Beteiligten wegen Übertretung von Verkehrsvorschriften zur Anzeige zu bringen. Abgesehen von persönlichen Wahrnehmungen der Polizeiorgane über Verkehrsunfälle, ist bei der regen Anteilnahme der Bevölkerung an allen Vorgängen auf der Straße auch die Benachrichtigung der Polizei aus dem unbeteiligten Publikum über Unfallereignisse sehr häufig.»

GRUNDLAGEN DER STATISTIK FÜR DAS JAHR 1926

Für die seit Anfang 1926 fortlaufend geführte Statistik der Straßenverkehrsunfälle bilden, wie für die früher jeweilen im Geschäftsbericht des Stadtrates veröffentlichten Angaben, die Polizeirapporte die Unterlagen. Im Gegensatz zu den vorhergehenden Jahren sind aber nunmehr alle Unfälle mit Personenverletzungen einbezogen, also nicht mehr bloß die mit zwei und mehr Beteiligten; überdies werden neu von der Statistik erfaßt alle jene Unfälle, bei denen zwar keine Personen verletzt, aber ein nennenswerter Sachschaden angerichtet wurde.

Eine richtige Beurteilung und Verwertung der Ergebnisse dieser Statistik setzt die Kenntnis der für sie maßgebenden Leitsätze und die Technik der Materialgewinnung voraus. Dies um so mehr, als es sich um ein noch wenig gepflegtes Gebiet ohne bereits feststehende Normen handelt*).

Die polizeiliche Dienstinstruktion, in der die nötigen Anweisungen für die Abfassung der Rapporte und die Ausfüllung der Erhebungskarten erteilt werden, gibt folgende Begriffsbestimmung der zu meldenden Unfälle: «Als Verkehrsunfall sind alle Ereignisse auf öffentlichen Straßen und Plätzen, welche zufolge der Verkehrsabwicklung zu Personen- oder Sachschaden führen, zu betrachten. Unfälle, welche sich auf Straßengebiet zufolge anderer Ursachen ereignen, z. B. Sturz von Betrunknen, Epileptikern usw. gelten nicht als Verkehrsunfälle.» Dagegen sind Verletzungen von Fußgängern allein durch Ausgleiten und ähnliches als Verkehrsunfälle gezählt.

Welche wesentlichen Momente erhoben wurden, ist aus der auf Seite 77 abgedruckten Erhebungskarte 1927 für Unfälle mit Personenverletzungen ersichtlich. Die Karte für 1926 war etwas einfacher gehalten, indem lediglich für jeden Verletzten anzugeben war, welche Verkehrsstellung er einnahm und ob er tödlich, schwer oder leicht verletzt wurde. Die Personalien beschränkten sich auf die Unterscheidung: Mann, Frau, Kind unter fünfzehn Jahren. Von Anfang an stand zwar die Wünschbarkeit fest, für alle beteiligten Personen Verkehrsstellung, Geschlecht, Alter und Wohnort

*) Auch eine Konferenz schweizerischer Städtestatistiker, die im März 1927 in Olten stattfand und an der die Frage der Erfassung der Straßenverkehrsunfälle behandelt wurde, führte vorläufig noch zu keiner einheitlichen Auffassung. Es dürfte auch wohl eher Sache der städtischen Polizeibehörden sein, auf diesem Gebiete Vereinbarungen zu treffen.

zu kennen und für Motorfahrzeugführer zu wissen, ob sie Inhaber der Verkehrsbewilligung, Familienangehörige des Inhabers, dessen Angestellte oder Drittpersonen seien; in Verbindung damit schienen auch Angaben darüber angezeigt, wie lange ein Führer bereits im Besitz der Fahrbewilligung ist. Indessen sollte zunächst jede Komplizierung des Meldewesens vermieden werden. Erst für das Jahr 1927 wurde die Statistik in dieser Hinsicht ausgebaut.

Auch die Liste der Beteiligten ist seither etwas erweitert worden. Unter Omnibus figurierten 1926 nur Hotelomnibusse und «Car-Alpins»; zu ihnen gesellen sich seit August 1927 gegebenenfalls die blauen Wagen des «Kraftwagenbetriebes der Städtischen Straßenbahn Zürich». Lieferungsautos wurden im vergangenen Jahre noch als Personenautomobile gezählt, seither aber besonders ausgeschieden. Traktoren sind, soweit sie nicht speziell aufgeführt werden, unter «Andere Beteiligte» eingereiht, wo auch Schlitten, Trottnet, Reitpferd, Schneepflug, Hundefuhrwerk usw. untergebracht sind. An drei Straßenverkehrsunfällen bei Bahnübergängen waren Bahnen und zwar die S.B.B., die Sihltalbahn und die Ütlibergbahn beteiligt.

Die Darlegung der gewonnenen Ergebnisse wird zu rechtfertigen haben, daß über Zeit, Ort, Beteiligung und Folgen des Unfalles ziemlich einläßliche Angaben gefordert wurden. Was insbesondere den Unfallort anbelangt, so waren dafür die weitgehenden Bedürfnisse der Verkehrspolizei maßgebend.

Die Abgrenzung der Unfallverletzungen richtet sich nach folgenden Bestimmungen der Instruktion:

«Als tot sind anzuführen Personen, die zufolge des Unfallereignisses auf der Unfallokaltät getötet werden oder kurz nach dem Ereignis an den Folgen des Unfalles sterben. Es werden als «tot» rubriziert Personen, die an den Unfallfolgen sterben, solange die bezüglichen Rapporte in polizeilicher Behandlung liegen. Dadurch werden alle Unfälle mit tödlichem Ausgange ziemlich vollständig erfaßt werden.

«Leicht verletzt: Schürfungen, Quetschungen, leichte Fleischwunden, leichtere Verstauchungen, welche eine mutmaßliche Arbeitsunfähigkeit von nicht mehr als fünf Tagen zur Folge haben.

«Als schwer verletzt sind anzuführen: Verletzungen mit Frakturen, Verrenkungen, schwere Verstauchungen, Gehirnerschütterungen, innere Verletzungen, Muskel- und Gefäßverletzungen, welche eine längere Heilungsdauer erfordern. Der Begriff ist negativ

abzugrenzen: Alle Verletzungen, welche nicht als «leicht» zu bezeichnen sind.»

Auf diese Weise ist die Schwere der Verletzungen so genau erfaßt, als sich ohne große Komplizierung des Meldeverfahrens erreichen läßt. Insbesondere wird die Umschreibung der Rubrik der tödlich Verletzten nicht so bald geändert werden. Darüber, ob die Grenze zwischen schwer und leicht verletzt bei fünf Tagen Arbeitsunfähigkeit oder mehr oder weniger zu ziehen sei, gehen vielleicht die Meinungen auseinander. Die Hauptsache ist, daß überhaupt eine bestimmte Grenzlinie gezogen wurde.

Die Erhebung des Sachschadens wird stets nur zu ganz roh geschätzten Beträgen führen; das liegt in der Natur der Sache. Doch dürften bereits solche Annäherungswerte Interesse beanspruchen, sei es, daß sie für die Klassifizierung der Unfälle nach der Höhe des Schadens, sei es, daß sie zur Ermittlung einer Gesamtschadenssumme verwendet werden. Die Dienstinstruktion verlangt: «Einsetzung der bei der polizeilichen Tatbestandsaufnahme schätzungsweise festgestellten Schadenssumme in einem Minimalbetrag von zehn Franken.»

Üblicherweise werden von den Gesellschaften, die Haftpflichtversicherung übernehmen, nur die den Betrag von bei Motorfahrzeugen 10 bzw. 20 Franken, bei Velos 10 Franken übersteigenden Sachschäden vergütet, während in ihren Verträgen die angegebene Summe der Selbstversicherung des Fahrzeugbesitzers zugewiesen ist. Das hat zur Folge, daß für eine gewisse Zahl von Unfällen der früher erwähnte Anreiz für die Beteiligten, den Schaden durch die Polizeibehörden konstatieren zu lassen, wegfällt. Überhaupt sind wohl im ganzen die Schadensbeträge, wie die Zahl der Unfälle nur mit Sachschaden als Minima zu betrachten.

Unter «nähere Verumständungen des Unfalles» sind instruktionsgemäß einzutragen «stichwortartig knappe Angaben über das Unfallereignis: Angabe der den Unfall mitbestimmenden Ursache und zwar solche subjektiver Natur, d. h. solche, welche auf ein fehlerhaftes, allfällig rechtswidriges Verhalten des oder der Beteiligten zurückzuführen sind, als auch außerhalb der Willensbestimmung der Beteiligten liegende Ursachen.» «Diese Rubrik soll ein möglichst getreues Bild des Unfalles ergeben, ohne die straf- oder die polizeirechtliche Verantwortlichkeit zu bezeichnen.» Eine eigentlich statistische Verwertung dieses Abschnittes der Meldekarte wurde bis jetzt nicht versucht; doch dienen die Einträge häufig für die

Präzisierung der übrigen Angaben. Vielleicht wird sich später auch da eine etwas reichere Ausbeute erzielen lassen. Vorläufig ist beim Polizeiinspektorat wie im Statistischen Amt das Bedenken, ob genügend wertvolle und zuverlässige Ergebnisse zu gewinnen wären, noch größer als der Wunsch, auch über die Art der Verletzung und über die Verursachung der Unfälle Mitteilungen zu machen. Daß sich überhaupt jemals die Mühe lohnen würde, zahlenmäßig festzulegen, sovielman bestand die schwere Verletzung in einem Beinbruch, sovielman in einer Verrenkung eines Armes, einer Schädelfraktur usw. ist höchst fraglich. Jene Verkehrspolizei, die als erste einwandfrei über die Verursachung und Verschuldung der vorgekommenen Straßenverkehrsunfälle Auskunft geben könnte, verdient die Bürgerkrone; denn dieses Problem lösen, heißt den Stein der Weisen finden.

Dr. S.

ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNFALL-STATISTIK 1926

Allgemeines

Von der neu eingerichteten Statistik wurden im Jahre 1926 im ganzen rund 2000 Straßenverkehrsunfälle erfaßt. Die meisten davon, nämlich 1200, verursachten nur Sachschaden, der in 800 Fällen weniger als 100 Franken betrug. Rund 40 Prozent aller berücksichtigten Verkehrsunfälle liefen also verhältnismäßig glimpflich ab. Auch wenn man geneigt ist, diese 800 Fälle mit geringem Schaden nach der materiellen Seite hin als Nebensächlichkeiten zu betrachten, so bilden sie vom Standpunkt der Verkehrsgefährdung aus doch einen wichtigen Bestandteil unserer Statistik. Nur die möglichst vollständige Erfassung aller Unfallereignisse verschafft uns einen Einblick in die tatsächlichen Gefahren, die die tägliche Verkehrsabwicklung in sich birgt. Von dem Grad der Erfassung hängt denn auch die Vergleichbarkeit mit den Zahlen anderer Städte ab. Diese Vergleichbarkeit läßt bis heute zweifellos noch stark zu wünschen übrig. Zum Beweis seien folgende Zahlen für das Jahr 1926 angeführt:

	Zürich	Basel	Bern	St. Gallen
Unfälle überhaupt	1965	376	496	359
Unfälle mit Personenverletzungen	729	198	252	174
Unfälle nur mit Sachschaden	1236	175	217	170
Unfälle ohne Schaden	.	3	27	15
Beteiligte Fahrzeuge überhaupt	3312	644	772	507
Beteiligte Fußgänger	373	98	139	100
Verletzte Personen im ganzen	794	212	279	180
Davon getötet	24	7	19	11

Im Gegensatz zu Zürich sind in den drei andern Schweizerstädten die Verkehrsunfälle mit Personenverletzungen zahlreicher als die Unfälle nur mit Sachschaden. Dieser Umstand allein schon weist darauf hin, daß die Statistik in Zürich auf einer breiteren Grundlage beruht als in Basel, Bern oder St. Gallen. Auffallend klein sind namentlich die Zahlen für Basel, das, obgleich mehr als doppelt so groß wie St. Gallen, ungefähr gleich viele Verkehrsunfälle verzeichnet wie dieses. Ja, die Zahl der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Personen ist in Basel sogar geringer als in St. Gallen, was um so bemerkenswerter ist, weil gerade die statistische Erfassung der getöteten Personen verhältnismäßig am wenigsten Schwierigkeiten bereitet. Inwieweit hier ungleiche Begriffsbestimmungen das

Ergebnis beeinflußt haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir können nur wiederholen, daß in Zürich nicht nur die Verunglückten, die auf der Unfallstelle sterben, als Todesopfer des Verkehrs betrachtet werden, sondern auch jene, die den Verletzungen erliegen, solange die Polizeirapporte noch nicht abgeschlossen sind. Da gerade in diesen schweren Fällen die polizeilichen Akten am längsten offen bleiben, kann mit gutem Grund angenommen werden, daß sozusagen alle Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang als solche in unserer Statistik enthalten sind. Die Kontrolle der eingehenden Polizeirapporte mit den Sterbekarten des Zivilstandsamtes bietet eine weitere Gewähr für die Vollständigkeit der Ergebnisse.

Im Vergleich zu Bern und St. Gallen nimmt Zürich nach der Zahl der tödlich verlaufenen Verkehrsunfälle eine verhältnismäßig günstige Stellung ein. Will man die Bevölkerung als Vergleichsmaßstab gelten lassen — was allerdings nur sehr bedingt zulässig ist, da die Verkehrsgefährdung nicht zuletzt auch durch den Verkehrszustrom von auswärts beeinflußt wird, in Zürich wahrscheinlich noch mehr als in den andern Schweizerstädten — so beträgt die Zahl der tödlich verunfallten Personen auf 100 000 Einwohner in Bern und St. Gallen etwa 17, in Zürich dagegen 11. Weitergehende Schlußfolgerungen aus diesen Vergleichszahlen möchten wir aus den bereits angeführten Gründen nicht ziehen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Zürcher Stadtpolizei auch über jene Verkehrsunfälle Meldung erstattet, die ihr über ihre eigenen Wahrnehmungen hinaus durch andere Ämterstellen (Sanität, Straßenbahnverwaltung) und Private zur Kenntnis gebracht werden. Auf diese Weise wird der Beobachtungsbereich nicht unwesentlich erweitert. Indem also die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik unmittelbar von der Organisation des gesamten Meldewesens abhängig sind, bilden lokale Vergleichszahlen weniger einen Maßstab für die tatsächlich vorhandene Verkehrsgefährdung und für den Grad der erreichten Unfallverhütung, als vielmehr für den Stand des Ausbaues der Verkehrsunfallstatistik in diesen Städten. Auf diese Tatsache muß zur Vermeidung einer irreführenden Auslegung der verschiedenen Verkehrsunfallzahlen mit allem Nachdruck aufmerksam gemacht werden. Der statistische Vergleich ist eine schöne Sache, solange er nicht nach alchemistischem Formelkram betrieben wird!

Unfallstellen

Stadtkreise (Tabelle 2). Von sämtlichen 2000 Verkehrsunfällen erfolgten 670 im 1. Stadtkreis; das Geschäftszentrum unserer Stadt ist also mit einem Drittel an der Gesamtzahl beteiligt. Die großen Kreise 4 und 6 verzeichnen je rund 300 Unfälle; für die andern Stadtkreise bewegen sich die Zahlen zwischen 110 und 150. Betrachten wir die Unfälle nach ihrer Schwere, dann kommt die Altstadt nach den Ergebnissen unserer Statistik insofern etwas besser weg, als hier nur 32,5 Prozent, im übrigen Stadtgebiet aber 39,5 Prozent aller Verkehrsunfälle Personenverletzungen verursachten. In Wirklichkeit ist der Unterschied kleiner, weil die Unfälle nur mit leichtem Sachschaden in der inneren Stadt vollständiger zur polizeilichen Kenntnis gelangen als außerhalb des Stadtzentrums. Immerhin dürfte die Tatsache bestehen bleiben, daß in den äußern Quartieren, wo der Verkehr ungehemmter vor sich geht, beim Eintritt einer Verkehrsgefährdung die Folgen leicht kritischer werden als im Stadtinnern. So ist es denn gewiß kein Zufall, wenn von den 24 getöteten Personen nur 3 im Gebiete der Altstadt dem Verkehr zum Opfer fielen.

Straßen und Plätze. Deutlicher als Zahlen und bloße Worte es vermögen, spricht sich die beiliegende Karte über die örtliche Verteilung der Verkehrsunfälle aus. Sie umfaßt zwar weniger als den zehnten Teil des ganzen Stadtgebietes und doch enthält sie fast genau die Hälfte aller im Jahre 1926 vorgekommenen Verkehrsunfälle. Die Unfälle sind dort genau eingetragen, wo sie sich ereigneten. Durch verschiedenartige Kreise, für die sich die Erklärung auf der Karte findet, sind die Unfälle nur mit Sachschaden, mit Personenverletzungen ohne und mit tödlichem Ausgang besonders gekennzeichnet.

Sofort tritt die Bahnhofstraße als Hauptverkehrsader unserer Stadt aus dem Bilde hervor. Mit Eindringlichkeit zeichnen sich die wichtigsten Plätze als Unfallnester ab. Werden diese Plätze etwas näher betrachtet, dann zeigt sich, daß in der Nähe des Standortes des Verkehrspolizisten die Unfalldichtigkeit zumeist geringer ist als an den entfernteren Stellen der Plätze. Das ist der Fall bei der Einmündung der obern Bahnhofstraße in den Paradeplatz, der untern Bahnhofstraße in den Bahnhofplatz, der Rämistraße in den Bellevueplatz. Daß der gefährliche Leonhardsplatz ohne eine ständige Verkehrsregelung noch schlimmer aussehen würde, steht wohl außer Zweifel.

Im 4. Stadtkreis weisen namentlich zwei Straßen eine größere Unfalldichtigkeit auf: die Badenerstraße, die zum Teil dem Ausfallverkehr dient, und die verkehrsreiche Langstraße. Vor der Bahnüberführung der Langstraße findet sich eine Anhäufung von sechs Unfällen, die auf unserer Karte nicht mehr sichtbar ist. Die übrigen, außerhalb des dargestellten Stadtgebietes liegenden Stellen mit sechs und mehr Unfällen seien hier einzeln aufgeführt.

Ort	Zahl der Unfälle		Unfälle überhaupt
	mit Personenverletzungen	nur mit Sachschaden	
Josef-Röntgenstraße	1	5	6
Limmatstraße-Bahnviadukt	4	2	6
Limmatstraße, bei der Brauerei	3	3	6
Zürichberg-Plattenstraße	5	1	6
Stampfenbach-, neue u. alte Beckenhofstr.	3	3	6
Neue Beckenhof-, Gallus-, Kinkelstraße .	3	4	7
Alte Kirche Fluntern	1	6	7

Auf den großen Ausfallstraßen verteilen sich die Unfälle im äußern Stadtgebiet mehr oder weniger regelmäßig auf die ganze Strecke; immerhin fand etwa die Hälfte aller Unfälle an Straßenkreuzungen oder Einmündungen statt, wie dies auch für die Stadt als Ganzes zutrifft. Diese Kreuzungs- und Einmündungspunkte erweisen sich, gemessen an der Verkehrslänge, als besonders gefahrbringend und verlangen daher doppelte und dreifache Vorsicht der Straßenbenutzer. Schließlich sei auch noch darauf hingewiesen, daß in den engen Gassen der Altstadt verhältnismäßig wenig Unfälle vorkommen, was offenbar nicht allein mit dem geringeren Verkehr, sondern wohl auch mit einer erhöhten Aufmerksamkeit der Fahrführer und Fußgänger zusammenhängt.

Unfallzeiten

Monate. Die Unfalldichtigkeit nach Monaten ergibt ein typisches Bild. Mit 86 Verkehrsunfällen steht der Januar an der untersten Stufe. Dann nimmt die Zahl von Monat zu Monat ziemlich regelmäßig zu; einzig der Mai unterbricht die aufsteigende Kurve. Im Juli erreicht die Unfallzahl mit 197 einen vorläufigen Höhepunkt. Volle fünf Monate pendelt sie um 200. Der Dezember schließlich bringt einen Rückgang auf 156. Dieser zeitliche Verlauf bleibt sich in seiner allgemeinen Richtung gleich, auch wenn wir die Kalendermonate auf Normalmonate zu dreißig Tagen umrechnen.

In den monatlichen Unfallzahlen zeichnet sich bis zu einem bestimmten Grade der jahreszeitliche Verkehrsumfang deutlich ab. Die Wintermonate mit ihren kurzen Tagen weisen viel weniger Unfälle auf als die Sommer- und Herbstmonate, während die Frühlingsmonate eine Mittelstellung einnehmen. Ob und inwieweit die verhältnismäßig große Unfallzahl im April mit der Inbetriebsetzung neuer Fahrzeuge und der noch mangelnden Angewöhnung an den zunehmenden Straßenverkehr zusammenhängt, möchten wir auf Grund dieser ersten Jahresergebnisse nicht beurteilen. Vielleicht kann später, wenn einmal ein umfangreicheres Material für verschiedene Jahre vorliegt, auf solche Sonderuntersuchungen eingetreten werden.

Wochentage (Tabelle 2). Als Unglückstag erster Ordnung bestätigt sich auch nach der Verkehrsunfallstatistik der Freitag. Er überragt mit 382 Verkehrsunfällen alle andern Wochentage ganz erheblich. Man braucht nicht zum Aberglauben Zuflucht zu nehmen, um für diese Feststellung eine Erklärung zu finden. Der Freitag ist in Zürich Markt- und Börsentag, der nicht nur aus der Stadt selbst, sondern namentlich auch von auswärts eine starke Verkehrssteigerung mit sich bringt. Bemerkenswerterweise unterscheidet sich der Freitagvormittag nur wenig von den andern Werktagen. Das Schicksal des Freitags erfüllt sich erst in der zweiten Tageshälfte, auf die fast die ganze Mehrbelastung entfällt. Es ist schon die Ansicht vertreten worden, der offene Markt, der jeden Dienstag- und Freitagvormittag auf der Bahnhofstraße abgehalten wird, sei mit seiner Verkehrsmassierung besonders verkehrsgefährdend. Nach der Unfallstatistik hat diese Ansicht keine Berechtigung. Die Zahl der registrierten Vormittagsunfälle in der Altstadt ist am Dienstag am zweitkleinsten von allen Werktagen und am Freitag geringer als am Mittwoch. Man übersieht nur zu leicht, daß zu Zeiten und an Orten des dichtesten Verkehrs die größere Achtsamkeit der Fahrzeuglenker und Fußgänger als Korrektiv wirkt. Könnten die Ergebnisse der Unfallstatistik in Beziehung gesetzt werden zum Verkehrsumfang, dann würde sich wahrscheinlich ergeben, daß die Verkehrsgefährdung mit der Verkehrsintensität relativ eher ab- als zunimmt.

Auf die sechs Werktage entfallen im Jahre durchschnittlich je 300 Verkehrsunfälle. Daneben nimmt sich der Sonntag mit 132 Unfällen auf den ersten Blick recht günstig aus. Wird aber berücksichtigt, daß am Sonntag sozusagen der ganze Geschäftsverkehr

ruht, dann erscheint die Zahl vielleicht doch nicht mehr so ganz bescheiden. Zudem haben die Sonntagsunfälle verhältnismäßig häufiger Personenverletzungen zur Folge (41 Prozent) als die Werktagsunfälle (35 bis 38 Prozent). Möglicherweise ist dieser Unterschied darauf zurückzuführen, daß leichtere Unfälle am Sonntag der Anmeldung eher entgehen als am Werktag.

Bei der Bewertung der Unfallzahlen für die einzelnen Wochentage darf nicht übersehen werden, daß im Kalenderjahr 1926 nicht alle Tage gleich zahlreich vertreten sind und daß überdies die allgemeinen Festtage (Neujahr, Karfreitag, Auffahrt, Oster- und Pfingstmontag, Christtag) als Sonntage gezählt wurden. Wollen wir die wirkliche Tagesbelastung finden, dann ist die Zahl der Unfälle auf einen einheitlichen Nenner zurückzuführen. Diesen finden wir in folgender Berechnung:

	Unfälle im Tagesdurchschnitt		
	mit Personen- verletzungen	nur mit Sachschaden	über- haupt
Montag	1,86	3,18	5,04
Dienstag	1,94	3,63	5,57
Mittwoch	2,27	3,96	6,23
Donnerstag . . .	2,12	3,49	5,61
Freitag	2,84	4,65	7,49
Samstag	2,16	3,70	5,86
Alle Werktage .	2,20	3,77	5,97
Sonntag	0,93	1,34	2,27
Alle Tage . . .	2,00	3,38	5,38

Der sonst nicht gerade berühmte Montag ist der unfallärmste, der Freitag der unfallreichste Werktag. Das Tagesmaximum ist um rund die Hälfte größer als das Werktagsminimum. Im Durchschnitt aller Werktage sind ziemlich genau 6 Verkehrsunfälle zu verzeichnen, während die sonntägliche Unfallzahl 2,3 beträgt.

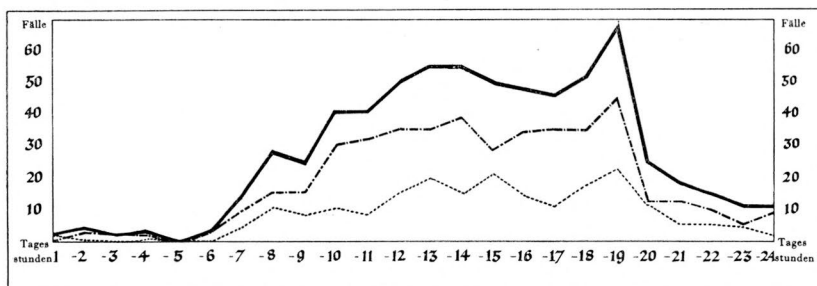
Tagesstunden. Gleich beachtenswert wie aufschlußreich sind die Unfallzahlen nach Tagesstunden, namentlich wenn wir sie getrennt für die Altstadt und das übrige Stadtgebiet betrachten. Die beigegebenen Kurvendiagramme veranschaulichen den Tagesverlauf in lehrreicher Weise. Außerhalb der Altstadt, dem eigentlichen Verkehrszentrum, gipfelt die Kurve um die Mittagszeit und zur Zeit des Geschäftsschlusses abends zwischen 6 und 7 Uhr in zwei markanten Unfallsitzen. Im Gegensatz dazu fehlt in der Altstadt die Mittagspitze fast ganz und die Abendspitze ist nicht so ausgeprägt wie in den äußeren Stadtkreisen. Wer sich das lebhaft

VERKEHRSUNFÄLLE NACH TAGESSTUNDEN 1926

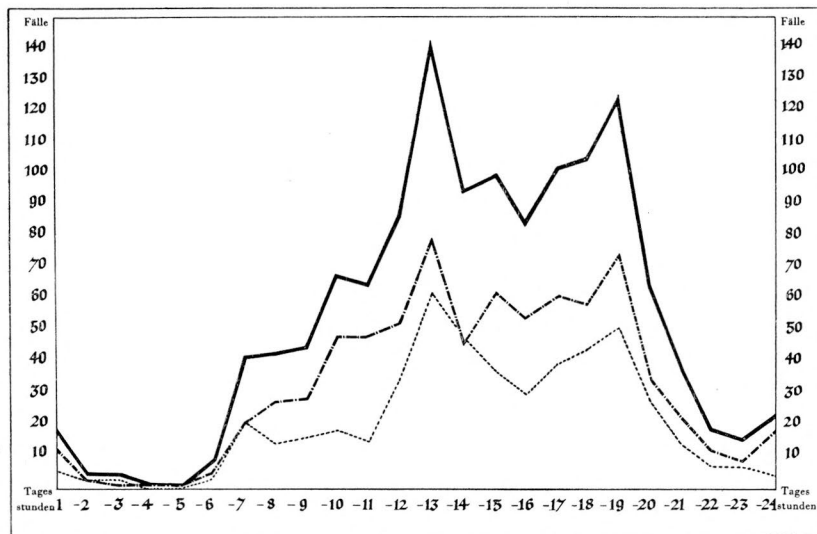
Graphische Darstellung der Zahlen in Tabelle 1 auf Seite 78

- Unfälle überhaupt
- - - - - Unfälle nur mit Sachschaden
- Unfälle mit Personenverletzungen

ALTSTADT (1. STADTKREIS)



ÜBRIGES STADTGEBIET



Straßenbild vorstellt, das die Altstadt zur Mittagsstunde und zur Feierabendzeit bietet, wird von dem Ergebnis der Unfallstatistik überrascht sein. Und doch bestätigt es nur wieder die bekannte Erfahrungstatsache, daß die Verkehrsdichtigkeit an sich keine vermehrte Unfallhäufigkeit zur Folge hat, wenn die Verkehrsdisziplin gut ist. Daß diese, zum Teil dank polizeilicher Regelung, in der Altstadt besser ist als in den äußeren Stadtteilen, geht aus unserem Zahlenmaterial mit Bestimmtheit hervor. Gerade dort, wo keine Gefahr vermutet wird, ist sie häufig am größten, weil Fahrzeuglenker und Fußgänger es an der nötigen Vorsicht fehlen lassen.

Gliedern wir die Stunden des Stoßverkehrs noch in kleinere Zeitabschnitte, dann erhalten wir folgendes Bild:

Tageszeit	Zahl der Verkehrsunfälle		
	Kreis 1	Kreise 2—8	Ganze Stadt
12.01—12.30	47	101	148
12.31—13.00	8	40	48
18.01—18.30	38	78	116
18.31—19.00	29	47	76

Die dem Mittag folgende erste Halbstunde verursacht im Vergleich zur zweiten Halbstunde ein Mehrfaches an Unfällen. In der Altstadt, wo die Mittagspause fast plötzlich einen Spitzenverkehr bringt, der rasch wieder zurückflutet, ist der Unterschied besonders groß. In den andern Stadtkreisen mit ihrem langsameren Ablauf des Mittagsverkehrs weist auch die zweite Halbstunde noch eine ganz beträchtliche Zahl von Unfällen auf. Ebenso erfolgen in der Abendstunde von 18 bis 19 Uhr anfänglich mehr Unfälle als später, namentlich in den äußeren Stadtteilen.

Die Dispersion des Verkehrs um die Mittags- und Feierabendzeit durch eine Früher- oder Späterlegung der Geschäftsstunden wird sich — wenn sie einmal in größerem Umfang vorgenommen ist — in der Unfallstatistik zweifellos günstig auswirken. Einen Anfang damit hat die Stadtverwaltung gemacht, indem sie vom 1. November 1927 an die Bureauzeit um eine Viertelstunde vorrückte. Soll aber ein sichtbarer Erfolg erzielt werden, dann darf es nicht bei diesem einen Beispiel bleiben.

Unfallbeteiligte

An den rund 2000 Verkehrsunfällen waren im ganzen 3300 Fahrzeuge und 400 Fußgänger beteiligt. Weitaus am häufigsten sind die Unfälle mit mehreren Beteiligten. 1300mal kamen zwei Fahrzeuge, 340mal ein Fußgänger und ein Vehikel miteinander in Kollision und 50mal waren drei Beteiligte im Spiel. Der einzige Unfall mit vier Beteiligten erfolgte im Oktober, als drei die Straße überquerende Fußgänger von einem auf dem nassen Asphalt ins Schleudern geratenen Personenauto erfaßt und verletzt wurden. 285 Fahrzeuge und 16 Fußgänger kamen im Straßenverkehr zu Schaden, ohne daß ein weiterer Straßenbenutzer in Mitleidenschaft gezogen war. Der Begriff «Beteiligter» muß übrigens in diesem Zusammenhang noch präzisiert werden; es ist darunter nicht die einzelne Person verstanden (Fahrzeuglenker, Mitfahrer, Fußgänger), sondern die «Verkehrseinheit»: Straßenbahnwagen, Auto, Velo, Fußgänger. Überfährt zum Beispiel ein Sidecar einen Fußgänger, so werden unter allen Umständen zwei Beteiligte gezählt, gleichgültig ob der Seitenwagen besetzt war oder nicht.

Die Versuchung liegt nahe, Vergleiche anzustellen zwischen der Zahl der bei Unfällen beteiligten und der Gesamtzahl der überhaupt vorhandenen Fahrzeuge. Für jene Verkehrsmittel, deren Bestand bekannt ist, würde der Vergleich für das Jahr 1926 folgende Zahlenreihen ergeben:

Art der Fahrzeuge	Unfallbeteiligungen	Zahl der Fahrzeuge in Zürich
Personen- und Lieferungsautos	1252	2940
Lastautomobile	337	677
Automobile überhaupt	1589	3617
Motorräder	208	1070
Velos	785	26510

Aber diese Zahlen lassen sich nicht unmittelbar miteinander in Beziehung bringen; schon gar nicht geht es an, daraus etwa Prozentsätze berechnen zu wollen. Denn an den Unfällen sind nicht bloß in Zürich stationierte, sondern — wie die Statistik für das laufende Jahr nachweist — zu einem nicht unerheblichen Teile auch auswärtige Fahrzeuge beteiligt. Auch ist schon erwähnt worden, daß es bei der Unfallbeteiligung nicht so sehr auf die Zahl der Fahrzeuge, als auf die Verkehrsleistung ankommt. Da diese aber gar nicht bekannt ist, läßt sich auch die relative Gefährdung durch die einzelnen Fahrzeuge nicht abschätzen. Die Gegenüberstellung unserer Zahlen hat

lediglich prophylaktischen Wert, um ähnliche Vergleiche, die etwa von dritter Seite gemacht werden könnten, zum voraus als statistisch unhaltbar zu bezeichnen. Ein lehrreiches Beispiel dieser Art bilden die 80 konzessionierten Motordroschken und die 88 unfallbeteiligten Taxameter; bei oberflächlicher Beurteilung könnte aus diesen Zahlen eine besonders starke Verkehrsgefährdung herausgelesen werden, weil auf jeden Taxameter jährlich eine Unfallbeteiligung kommt. Wird aber berücksichtigt, daß die Taxameter sozusagen ständig auf der Fahrt sind, dann erscheint ihre Unfallzahl im Vergleich zu andern Fahrzeugen in einem milderen Lichte.

Stoff zum Nachdenken gibt folgende Gegenüberstellung, die zeigt, wie die einzelnen Fahrzeuge an den beiden Unfallarten beteiligt sind. Die Zahlen beziehen sich wiederum auf das Jahr 1926.

Beteiligte	Beteiligung in Promille	
	an Unfällen mit Personen- verletzungen	an Unfällen nur mit Sachschaden
Straßenbahn	64	144
Automobile	269	528
Fuhrwerke	30	76
Motorräder	73	46
Velos	295	164
Andere Fahrzeuge .	22	28
Fußgänger	247	14
Überhaupt	1000	1000

Velos und Motorräder sind die einzigen Fahrzeuge, die an den Unfällen mit Personenverletzungen zahlreicher als an den Sachschaden-Unfällen beteiligt waren. Eine andere Betrachtungsweise bestätigt ihre große Gefährlichkeit; denn jede zweite Beteiligung eines Velo- oder Motorradfahrers hat eine Personenverletzung zur Folge (in der Regel des Radfahrers selbst), während bei Automobilen, Straßenbahnen und Fuhrwerken erst jede vierte oder fünfte Beteiligung zu einer Personenverletzung führt.

Ganz charakteristische Unterschiede lassen sich für die einzelnen Verkehrsmittel feststellen, wenn wir in Tabelle 3 die Unfallbeteiligung nach Tagesstunden verfolgen. Dann zeigt sich, daß die Lastautomobile in den späten Vormittagsstunden, die Velofahrer über die Mittagszeit und die Personenautomobile nach Feierabend die meisten Verkehrsunfälle verzeichnen. Für die übrigen Fahrzeuge ergeben sich keine derartigen Unfallhäufungen, oder dann sind sie weniger ausgeprägt. Soweit zeitliche Unterschiede hervortreten,

deuten sie an, zu welchen Tageszeiten die verschiedenen Fahrzeuge zahlreicher im Verkehr stehen.

Auch Saisoneinflüsse lassen sich sehr schön nachweisen. Während für das ganze Jahr die verhältnismäßige Beteiligung der Fahrräder 21 Prozent ausmacht, steigt sie im Mai auf 27 (Juni und Juli 26) Prozent und fällt im Winter auf nur 7 Prozent. Ähnliches ergibt sich für Motorräder. Bei den Autos sind jahreszeitliche Schwankungen der Beteiligung weit weniger stark; das Minimum von 36 Prozent fällt auf den Juli, das Maximum von 52 Prozent auf den Dezember. Hier überall spielt die wechselnde Verkehrsleistung eine Rolle; daneben kommen Witterungseinflüsse zur Geltung. Bei der Straßenbahn treten die letztern in den Vordergrund: durch abgefallenes Laub, Vereisung u. dgl. glitschig gemachte Fahrbahn, Unsichtigkeit wegen Nebel, etwa auch Schneefall bewirken, daß im Tramverkehr die Gefährdung nicht in der guten Jahreszeit, sondern im Januar und Dezember am höchsten ist.

Zahl und Art der Beteiligten sind aus den Tabellen 4 und 5 ersichtlich. Dort findet sich auch bestätigt, was nach früher Gesagtem zu vermuten war, daß bei allen Arten von Beteiligung die Unfälle mit zwei Beteiligten der Zahl nach weit voranstehen. Tatsächlich kommen auf sie fast stets 80 bis 90 Prozent (etwas weniger nur, wo bei kleineren Zahlen Zufälligkeiten mitspielen), auf Einzelunfälle im ganzen 15 und auf die komplizierteren Ereignisse, in die drei oder mehr Straßenbenutzer verwickelt waren, etwa 3 Prozent. Daß ein Straßenbahnwagen oder ein Fußgänger allein verunfallt, kommt nur ausnahmsweise vor; häufiger stößt ein solches Malheur Personenautomobilen, Radfahrern, Lastwagen und Fuhrwerken zu, letzteren beiden auch im Verhältnis zur Gesamtbeteiligung nicht selten.

Vielleicht würde, wer sich mit der Tabelle 5 eingehender beschäftigte, herausfinden, daß zwischen einzelnen Arten von Beteiligten eine erhöhte Kollisionsgefahr besteht, indem zwischen ihnen eine größere Zahl von Zusammenstößen usw. vorkam, als nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit bei der gegebenen Gesamtbeteiligung zu erwarten stand. Praktisch wichtig schien uns der Nachweis, wie häufig für die Personenautomobile Kollision mit der Straßenbahn, mit andern Personenautomobilen, Fahrrädern und Passanten, für die Radfahrer Zusammenstöße mit Personenautos, andern Radfahrern und Fußgängern vorkamen und welche Mitbeteiligte bei Straßenbahnunfällen gezählt wurden.

Etwas genauer müssen die «allein beteiligten» Fußgänger unter die Lupe genommen werden; denn die nähere Charakterisierung des ihnen zugestoßenen Mißgeschickes rundet die hier geltende Begriffsbestimmung des Unfalles in wesentlichen Punkten ab. Es ist nicht von Bagatellen die Rede; handelt es sich doch um 12 schwer- und 4 leichtverletzte Personen. Ausgleiten auf schlüpfriger Straße führte sechsmal zu schweren Verletzungen (Beinbruch, Armbruch, Armverrenkung usw.). In der Hälfte der Fälle wird als Ursache ausdrücklich Auftreten auf eine am Boden liegende Bananenschale genannt; in den übrigen war die Straße wegen Eis, Nässe usw. glitschig. Ganz vereinzelt haben sich in diese Kolonne unserer Tabelle übrigens auch Verunfallte eingeschlichen, die nicht hineingehören, aber nachträglich nicht mehr ausgeschaltet werden können: so ein Passant, der von einem Hund, dem er unachtsamerweise auf die Pfote trat, in den Oberschenkel gebissen wurde und etwa auch der sonntägliche Zecher, der im Bestreben, vor Mitternacht das Heim zu erreichen, seinen Gehwerkzeugen zu viel zumutete und auf dem verschneiten Trottoir zu Fall kam.

Unfallfolgen

Die zürcherische Begriffsumschreibung des Straßenverkehrs-unfalles setzt Personenverletzung oder nennenswerten Sachschaden oder beides voraus. «Unfälle» ohne irgendwelche Schädigungen, wie sie in Basel, Bern und St. Gallen ermittelt werden, kennt die Zürcher Statistik nicht.

Personenverletzungen. Rund 800 Personen sind im letzten Jahre im stadtzürcherischen Straßenverkehr verletzt worden. Die Zahl verteilt sich ziemlich genau zur Hälfte auf Leicht- und Schwerverletzte. Von den 383 schweren Verletzungen hatten 24 oder etwa 6 Prozent den Tod zur Folge.

Unter den Verletzten finden sich 524 Männer, 171 Frauen und 99 Kinder von weniger als fünfzehn Jahren. Das starke Überwiegen der Männer erklärt sich natürlich in erster Linie aus ihrer der Gefahr besonders ausgesetzten Stellung als Fahrzeuglenker, ferner aus dem Umstand, daß das Berufsleben den Mann häufiger auf die Straße bringt als die Frau. Daher rührt es denn auch, daß unter den verletzten Fußgängern die Zahl der Männer mit rund 140 größer ist als die der Frauen mit etwa 110. Auch hier spielt — wenn der Ausdruck in diesem Zusammenhang erlaubt ist — die Verkehrsleistung

mit; es wäre verfehlt, aus der kleineren Zahl der verletzten Frauen etwa auf eine bessere Verkehrsdisziplin des holden Geschlechtes zu schließen. Das für die Frauen Gesagte trifft vielleicht in noch ausgesprochenem Grade für die Kinder zu, die unter den Fußgängern nur etwa 70 Verunfallte aufweisen.

Die 334 verletzten Fußgänger lassen sich in zwei größere Gruppen scheiden; denn je etwa 110 kamen bei Kollisionen mit Personenautomobilen oder Radfahrern zu Schaden. Lastautomobile brachten 18 Fußgänger zu Fall, Motorräder 24 und Fuhrwerke 12. Die Straßenbahn ist bei 29 Fußgängerverletzungen unmittelbar oder mittelbar beteiligt; darunter befinden sich aber mehrere Vorkommnisse, bei denen der Unfall durch Aufspringen auf das fahrende Tram verschuldet wurde*). Die übrigen Verletzungen von Fußgängern entstanden in Verbindung mit andern einzelnen oder mit mehreren verschiedenen Fahrzeugen.

Größer als die Zahl der verletzten Fußgänger ist die Zahl der verletzten Fahrzeugführer (379). Den Gewalthaufen unter diesen stellen die 274 Velofahrer; ansehnlich ist auch die Zahl der Motorradführer mit 59. Im dritten Rang folgen nicht etwa die Automobilisten, sondern die Führer von Handwagen, 15 an der Zahl. Fuhrleute und Autolenker weisen je etwa 10 Verletzte auf. Die Aufzählung stellt die Gefährlichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel für den Fahrzeuglenker in ein grelles Licht.

Etwa ein Zehntel aller Verletzten sind Passagiere und Mitfahrer. Bemerkenswert ist vor allem, daß die verletzten Mitfahrer auf Personenautomobilen doppelt so zahlreich sind wie die verletzten Autoführer (21 gegen 10). Verhältnismäßig groß ist die Zahl der Mitfahrer auf Motorrädern (18). Unter den 17 verletzten Straßenbahnpassagieren befinden sich auch jene, die beim Abspringen vom Wagen verunfallten.

Getötet wurden 11 Fußgänger, 10 Fahrzeugführer und 3 Mitfahrer. Die Reihenfolge hat sich zuungunsten der Fußgänger verschoben. 7 Fußgänger fielen dem Automobil, 2 dem Fahrrad, je einer der Straßenbahn und dem Fuhrwerk zum Opfer. Wie nach dem Vorgesagten nicht anders zu erwarten ist, sind unter den Fahrzeug-

*) Die Zahl der Straßenbahnunfälle und der dabei verletzten Personen ist nach den polizeilichen Meldungen bedeutend niedriger als nach den Zahlen, die die Straßenbahnverwaltung herausgibt, weil sich die letzteren auf alle Gefährdungen erstrecken, auch wenn sie nur ganz unbedeutenden Sachschaden oder keine eigentliche Verletzung von Personen zur Folge hatten.

führen auch hier wieder die Radfahrer besonders stark vertreten. Auf sie ist es in der Hauptsache zurückzuführen, wenn unter den Getöteten die Männer in der Mehrzahl sind.

Sachschaden. Daß sich auf der Unfallstelle die Sachschäden nur sehr schwer einigermaßen zuverlässig abschätzen lassen, ist bereits erwähnt worden. Immerhin geben die Beträge mit den Jahren gute Anhaltspunkte für die zeitliche Verfolgung der Unfallentwicklung. Vom Gesamtschaden, der im Jahre 1926 schätzungsweise verursacht wurde, entfällt der weitaus größte Teil auf Unfälle nur mit Sachschaden. Unter ihnen machen die Fälle mit weniger als 100 Franken ungefähr zwei Drittel aus; verhältnismäßig selten sind die Unfälle mit einem größeren Sachschaden von über 1000 Franken.

Rechtsfolgen. Bei ungefähr der Hälfte aller Verkehrsunfälle begnügte sich die Polizei mit der Aufnahme des Tatbestandes. In 554 Fällen wurde wegen Polizeiübertretung eine Buße verhängt; Strafuntersuchungen mußten 400 eingeleitet werden. Es liegt in der Natur der Sache, daß Überweisungen an das Gericht hauptsächlich bei Unfällen mit zwei und mehr Beteiligten stattfanden.

Schlußwort

Wir haben die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik 1926 einläßlicher behandelt und ihnen durch graphische Darstellungen etwas mehr Anschaulichkeit zu geben versucht, weil von verschiedener Seite für diese erste Untersuchung ein besonderes Interesse gezeigt wurde. Es handelt sich hier um ein Gebiet, über das wohl die Tageschronik fortlaufend berichtet, ohne indessen davon ein Gesamtbild vermitteln zu können. Den Fachleuten bieten die Ergebnisse zwar wenig Neues. Aber es kann nur zweckdienlich sein, wenn auch eine breitere Öffentlichkeit über die örtliche und zeitliche Verkehrsgefährdung besser aufgeklärt wird. Bei den Straßenbenutzern liegt es nun, die Nutzanwendung aus den Ergebnissen der Statistik zu ziehen.

Prosaisch klingt die Sprache der Zahl; aber sie paßt besser zum Rhythmus des modernen Verkehrs als das in stiller Klosterzelle geschriebene «Media vita in morte sumus» des st. gallischen Mönches.

B.

Stadt Zürich

Jahr 1927

Monat

Datum Wochentag Vorm. Uhr - Nachm. Uhr

Unfallort

VERKEHRSUNFALL

MIT PERSONEN-VERLETZUNG

BERICHT DES POLIZEI-INSPEKTORATES

Stadtkreis

Rapport

BETEILIGTE

_____ Personenauto	_____ Traktor	_____ Radfahrer
_____ Taxameter	_____ Motorrad	_____ Handwagen
_____ Lieferungswagen	_____ Motorrad m. Sw.	_____
_____ Omnibus	_____ Straßenbahn	_____
_____ Lastwagen	_____ Fuhrwerk	_____ Fußgänger

Nähere Verumständungen des Unfalles:

PERSONALIEN DER BETEILIGTEN, UNFALLFOLGEN

Beteiligte (Für Führer und Mitfahrer mit Angabe des Fahrzeuges)	Ge- schlecht m. w.	Ge- burts- jahr	Wohnort	Ver- letzt ? J(a) N(ein)	Wenn ja, wie ? 1)	Für Motor- fahrzeug- führer An- gabe ob I - F - A - D 2)	Dauer der Führer bewilli- gung Jahre
Führer							
Führer							
Führer							
Mitfahrer						—	—
Mitfahrer						—	—
Fußgänger						—	—
Fußgänger						—	—

1) t=tödlich; sch=schwerverletzt; l=leichtverletzt.
2) I=Inh. der Verkehrsbewilligung; F=Familienangehöriger des Inh.; A=Angestellter; D=andere Drittperson

Sachschaden im Wert von Fr.

Strafuntersuchung — Polizeiübertretung — Keine Folge

Anmerkung: Für die Verkehrsunfälle nur mit Sachschaden wird ein einfacheres Berichtformular verwendet.

Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden 1926

1 Mit graphischer Darstellung auf Seite 69

Tagesstunden	Unfälle mit Personenverletzungen			Unfälle nur mit Sachschaden			Unfälle über- haupt
	Kreis 1	Kreise 2-8	Stadt	Kreis 1	Kreise 2-8	Stadt	
0— 1	2	6	8	—	13	13	21
1— 2	1	2	3	3	2	5	8
2— 3	—	3	3	2	1	3	6
3— 4	1	—	1	2	1	3	4
4— 5	—	—	—	—	1	1	1
5— 6	—	4	4	3	5	8	12
6— 7	4	21	25	10	21	31	56
7— 8	11	15	26	16	28	44	70
8— 9	9	17	26	16	29	45	71
9—10	11	19	30	30	49	79	109
10—11	9	16	25	32	49	81	106
11—12	15	34	49	35	53	88	137
12—13	20	62	82	35	79	114	196
13—14	16	48	64	39	47	86	150
14—15	21	38	59	29	62	91	150
15—16	14	30	44	34	55	89	133
16—17	11	40	51	35	61	96	147
17—18	18	45	63	34	59	93	156
18—19	23	51	74	44	74	118	192
19—20	12	28	40	13	36	49	89
20—21	6	14	20	13	23	36	56
21—22	6	7	13	10	12	22	35
22—23	5	7	12	6	9	15	27
23—24	2	5	7	9	17	26	33
Überhaupt	217	512	729	450	786	1236	1965

2 Unfälle nach Stadtkreisen, Tagesstunden und Wochentagen 1926

Stadtkreise Tagesstunden	Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Donners- tag	Frei- tag	Sams- tag	Sonn- tag	Zu- sammen
1	86	95	119	94	136	100	37	667
2	20	19	27	20	25	19	17	147
3	16	15	16	23	17	15	11	113
4	41	48	60	50	64	47	13	323
5	13	24	16	19	22	21	8	123
6	30	47	36	37	54	55	23	282
7	21	22	23	25	31	21	12	155
8	25	20	27	18	33	21	11	155
Stadt	252	290	324	286	382	299	132	1965
0— 6	5	9	4	9	3	9	13	52
6—12	72	82	98	81	98	90	28	549
12—18	131	141	149	134	188	148	41	932
18—24	44	58	73	62	93	52	50	432

Unfallbeteiligte nach Tagesstunden 1926

Tagesstunden	Straßen- bahnen	Per- sonen- autos	Last- autos, Omni- busse	Motor- räder	Velos	Andere Fahr- zeuge	Fuß- gänger	Zu- sammen
0—1	—	23	1	2	4	1	2	33
1—2	—	9	—	1	—	—	1	11
2—3	—	6	1	—	1	—	1	9
3—4	—	4	—	1	—	—	—	5
4—5	—	1	—	—	—	—	—	1
5—6	2	10	3	3	1	3	—	22
6—7	11	18	11	8	48	5	7	108
7—8	20	19	22	6	26	19	14	126
8—9	16	34	22	5	22	17	10	126
9—10	22	64	33	10	31	21	20	201
10—11	23	62	32	9	34	25	13	198
11—12	31	75	43	10	46	33	27	265
12—13	41	114	24	23	123	15	42	382
13—14	38	83	18	22	85	8	33	287
14—15	38	98	26	14	44	33	28	281
15—16	26	103	24	12	33	32	22	252
16—17	26	96	31	17	40	37	30	277
17—18	37	90	19	12	78	28	29	293
18—19	42	146	16	20	93	17	43	377
19—20	17	65	3	13	40	9	17	164
20—21	10	39	2	11	22	4	12	100
21—22	4	34	2	6	7	2	9	64
22—23	4	25	3	3	2	1	9	47
23—24	11	34	1	—	5	1	4	56
Überhaupt	419	1252	337	208	785	311	373	3685

Unfälle nach Art und Zahl der Beteiligten 1926

Beteiligte	Zahl der Unfälle mit				Mit 2 gleich- artigen Beteiligten		Mit 3 gleich- artigen Betei- ligten	Un- fälle über- haupt	Bei diesen Unfällen Beteiligte	
	1	2	3	4	bei 2	bei 3			vorge- nann- ter Art	anderer Art
	Beteiligten				Beteiligten					
Straßenbahn	16	382	19	—	1	1	—	417	419	418
Omnibus	1	9	1	—	—	—	—	11	11	11
Personenauto	95	868	34	1	153	6	3	998	1163	774
Taxameter	9	75	4	—	1	—	—	88	89	82
Lastauto	52	242	14	—	14	2	1	308	326	252
Motorrad	17	178	4	—	8	1	—	199	208	177
Velo	45	617	20	—	94	9	—	682	785	554
Fuhrwerk	39	161	11	—	3	1	—	211	215	179
Handwagen	4	53	10	—	—	—	—	67	67	73
And. Fahrzeuge	7	20	—	—	2	—	—	27	29	18
Fußgänger	16	337	14	1	.	3	1	368	373	363
Überhaupt	301	1609	54	1	276	23	5	1965	3685	.

Unfälle mit zwei Beteiligten 1926

Beteiligung	Straßenbahn	Omnibus	Personenauto	Taxameter	Lastauto	Motorrad	Velo	Fuhrwerk	Handwagen	And. Fahrzeuge	Fußgänger
Straßenbahn	1										
Omnibus	2	—									
Personenauto	156	2	153								
Taxameter	3	—	32	1							
Lastauto	67	1	59	3	14						
Motorrad	12	1	67	4	14	8					
Velo	37	—	235	14	43	38	94				
Fuhrwerk	58	—	46	3	8	4	18	3			
Handwagen	9	2	18	2	11	2	—	7	—		
And. Fahrzeuge	4	—	3	1	4	—	4	1	1	2	
Fußgänger	33	1	97	12	18	28	134	13	1	—	.
Beteiligte einfache	382	9	868	75	242	178	617	161	53	20	337
lignen doppelte	1	—	153	1	14	8	94	3	—	2	.
gen überhaupt	383	9	1021	76	256	186	711	164	53	22	337

6 Verletzte Personen bei den Straßenverkehrsunfällen 1926

Verkehrsstellung der Verletzten	Leichtverletzte			Schwerverletzte			Getötete			Zusammen
	Männer	Frauen	Kinder	Männer	Frauen	Kinder	Männer	Frauen	Kinder	
Fußgänger	63	59	49	76	54	22	3	4	4	334
Führer auf										
Straßenbahn	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Omnibus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Personenauto	5	—	—	5	—	—	—	—	—	10
Lastauto	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Motorrad	30	1	—	27	—	—	1	—	—	59
Velo	135	13	4	106	5	5	5	1	—	274
Fuhrwerk	5	—	—	3	—	—	2	—	—	10
Handwagen	3	1	1	5	4	—	1	—	—	15
anderem Fahrzeug	1	—	—	3	1	4	—	—	—	9
Zusammen	181	15	5	149	10	9	9	1	—	379
Mitfahrer auf										
Straßenbahn	5	4	—	5	2	—	—	1	—	17
Omnibus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Personenauto	4	4	2	5	6	—	—	—	—	21
Lastauto	3	—	—	2	—	—	1	—	—	6
Motorrad	3	5	—	7	3	—	—	—	—	18
Velo	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Fuhrwerk	3	—	—	5	2	—	—	—	—	10
Handwagen	—	1	2	—	—	1	—	—	1	5
anderem Fahrzeug	—	—	2	—	—	1	—	—	—	3
Zusammen	18	14	7	24	13	2	1	1	1	81
Verletzte im ganzen	262	88	61	249	77	33	13	6	5	794

Sachschaden bei den Straßenverkehrsunfällen 1926

Höhe des Sachschadens in Franken	Zahl der Unfälle			Sachschaden in Franken bei Unfällen		
	mit Personenverletzungen	nur mit Sachschaden	überhaupt	mit Personenverletzungen	nur mit Sachschaden	überhaupt
Kein Sachschaden	434	.	434	.	.	.
bis 100	188	819	1007	7 600	32 800	40 400
100– 500	74	308	382	17 200	78 700	95 900
500–1000	9	69	78	6 300	51 900	58 200
über 1000	24	40	64	45 800	96 100	141 900
Alle Unfälle	729	1236	1965	76 900	259 500	336 400

Straffolgen der Straßenverkehrsunfälle 1926

Straffolgen	Unfälle mit nur 1 Beteiligten			Unfälle mit 2 und mehr Beteiligten			Unfälle überhaupt
	Personenverletzungen	nur Sachschaden	zusammen	Personenverletzungen	nur Sachschaden	zusammen	
Keine Folge	84	165	249	190	575	765	1014
Polizeiübertretung	7	30	37	67	450	517	554
Strafuntersuchung	14	1	15	367	15	382	397
Total Unfälle	105	196	301	624	1040	1664	1965

Unfälle, Beteiligte und Unfallfolgen nach Monaten 1926

Monate	Zahl der Unfälle	Beteiligte						Verletzte Personen			Sachschaden 1000 Franken
		Straßenbahn	Autos	Motorräder	Velos	Andere Fahrz.	Fußgänger	leicht	schwer	tödtlich	
Januar	86	27	86	4	13	30	16	14	13	1	11,1
Februar	108	21	90	3	40	17	22	25	13	1	23,4
März	144	27	129	15	43	25	32	33	21	2	26,6
April	167	33	133	23	69	23	31	35	38	2	32,7
Mai	152	25	117	23	77	20	27	45	28	1	23,4
Juni	169	35	136	15	82	23	27	30	24	2	28,6
Juli	197	41	133	32	97	29	35	37	36	—	24,5
August	194	34	152	27	86	31	45	58	31	5	44,1
September	193	37	141	27	76	32	43	39	39	3	19,9
Oktober	193	37	159	21	85	25	38	34	40	1	26,0
November	206	55	166	13	84	29	33	37	47	3	40,5
Dezember	156	47	147	5	33	27	24	24	29	3	35,6
Jahr	1965	419	1589	208	785	311	373	411	359	24	336,4