

internationalen Verkehr und zwar für Reise- und Sportverkehr und für gewerblichen Verkehr.

b) Der Heliport des allgemeinen Verkehrs ist zugänglich für jeden Hubschrauber und nur für Hubschrauber. Er kann von Hubschraubern jeder Art und für gewerbliche oder nichtgewerbliche (Touristik) Zwecke benutzt werden. Anlegung und Betrieb sind im großen und ganzen den gleichen Vorschriften unterworfen wie die Flughäfen. Heliports des allgemeinen Verkehrs sind aus dem Ausland eintreffenden Hubschraubern nur zugänglich, wenn sich auf ihnen eine Zollabfertigungsstelle befindet.

c) Heliports für Sonderzwecke dienen entweder nur dem Touristikverkehr oder sind nur Privatlandeplätze. Auch Heliports der Polizei, Post und des Zolls sind Heliports für Sonderzwecke. Ein Heliport, der nur als Zollstelle für Hubschrauber, etwa neben einer Zollstelle des erdgebundenen Verkehrs angelegt wird, wäre nicht ein Heliport der Zollverwaltung, sondern ein Heliport des allgemeinen Verkehrs, der aber gleichzeitig als Heliport der Zollverwaltung dienen könnte.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Schlußfolgerungen:

1. Ein freies Landungs- und Abflugsrecht für Hubschrauber ist nicht vertretbar, weder auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs noch außerhalb derselben.
2. Dem Hubschrauber steht das gleiche Notlanderecht auf allen Grundstücken und Wasserflächen wie jedem andern Luftfahrzeug zu.
3. Jeder dem allgemeinen Verkehr dienende Flughafen ist gleichzeitig ein Heliport.
4. Hubschrauber jeder Art dürfen, abgesehen vom Fall unter 3., nur auf Heliports frei landen und abfliegen, die als Heliports des allgemeinen Verkehrs zugelassen sind.
5. Aus dem Ausland kommende und in das Ausland fliegende Hubschrauber dürfen, abgesehen vom Fall unter 3., nur auf Heliports des allgemeinen Verkehrs landen und abfliegen; die für Zollabfertigung bestimmt sind.
6. Halter von Hubschraubern bedürfen für ihren Eigengebrauch der Genehmigung eines Heliports für Privatwecke, eines Privatheliports, der nur von ihnen selbst benutzt werden darf.
7. Auf freiem Felde dürfen Hubschrauber nur mit behördlicher Genehmigung und Zustimmung des Eigentümers oder Nutzungsberechtigten landen und abfliegen.
8. Mit behördlicher Genehmigung darf ein Hubschrauber überall landen. Die Verantwortung hierfür übernimmt in jedem Einzelfall die genehmigende Behörde.
9. Für Heliports gilt grundsätzlich das gleiche Recht wie für Flugplätze, die der Landung und dem Abflug anderer Luftfahrzeuge dienen. Die aus Gründen der öffentlichen Sicherheit erlassenen polizeilichen Vorschriften bedürfen der Anpassung an den Verkehr mit Hubschraubern im Sinne einer Milderung. Dies bezieht sich besonders auf die Baubeschränkungen, die für die Umgebung von Flughäfen gelten.
10. Privatrechtlich gilt für Heliports das gleiche Recht wie für sonstige Flugplätze.

## Der Schweizer Straßenverkehr und die Maßnahmen zu seiner Sicherung

Von Reg.-Baumeister a. D. W. Nelsen

Aus dem Blickwinkel des durch Krieg und Währungsreform in seinem Wirtschafts- und Sozialgefüge erschütterten Westdeutschland heraus wird uns heute besonders deutlich, in welcher benedidenswerten Situation sich im Vergleich dazu die Schweiz in den letzten Jahrzehnten befand. Sie ist eines der wenigen europäischen Länder, in denen sich nicht die wirtschaftliche Entwicklung kurzfristig wiederholt durch radikale Eingriffe aus dem außerökonomischen Bereich unterbrochen und alles Planen zunichte gemacht wurde. Das hat zur Folge, daß in der Schweiz auf verschiedenen Gebieten staatlichen und wirtschaftlichen Lebens Erfahrungen gesammelt werden konnten, deren Resultate wir für unseren Wiederaufbau zunutze machen können. Auch auf dem Gebiete des Straßenverkehrs erlebte die Schweiz eine kontinuierliche, wenn auch unerwartet rasche Entwicklung. Diese Tatsache läßt für uns in Westdeutschland die Probleme des Schweizer Straßenverkehrs und die Methoden, mit denen man ihrer Herr zu werden versuchte, besonders interessant erscheinen. Hinzu kommt noch, daß die Schweiz uns räumlich nah liegt, und viele deutsche Kraftfahrer die Schweiz besuchen und mit ihren Straßenverkehrsproblemen in Berührung kommen.

Im Zuge der in allen modernen Staaten seit etwa 20 Jahren dauernd zunehmenden Motorisierung des Verkehrs und seinem damit verbundenen Abwandern von den traditionellen Verkehrsträgern Schiene und Wasserweg nahm auch in der Schweiz die Frequenz des Straßenverkehrs in einem alle Erwartungen übersteigendem Ausmaße zu. Das Anwachsen des Motorverkehrs wird — um nur einige Angaben aus der jüngsten Vergangenheit zu bringen — aus folgenden Zahlen deutlich:

Motorfahrzeugbestand der Schweiz betrug  
 1948: rd. 188 000 Fahrzeuge,  
 1951: rd. 320 000 Fahrzeuge,

er hat sich also innerhalb von drei Jahren fast verdoppelt. Von den zugelassenen Motorfahrzeugen waren rd. 212 000 Kraftwagen (80 % Personen-, 20 % Lastwagen) und rd. 107 000 Kraftfahräder, auf die etwa 23 000 Fahrräder mit Hilfsmotor entfielen. Während sich die Motorfahrzeuge seit 1950 um rd. 20 % vermehrten, nahmen die Fahrräder mit Hilfsmotor um die zwölfwache Zahl ihres Bestandes von 1950 zu. Diese Entwicklung wurde durch die erst kürzlich erreichte befriedigende Konstruktion des Kleinstmotors für Fahrzeuge so auffallend beschleunigt.

Zahlentafel auf Seite 164 stellt die geschilderte Entwicklung dar.

Die regionale Verteilung dieses Gesamtbestandes an Motorfahrzeugen ist bedingt durch die differenzierte soziale Bevölkerungsschichtung, den Siedlungscharakter und die besonderen topographischen Verhältnisse der einzelnen Kantone. Die

## Motorfahrzeugbestand in der Schweiz seit 1910

Jahre	Stichtage	Personenwagen	Übrige Motorwagen	Motorwagen insgesamt	Motorräder <sup>1)</sup>	Motorfahrzeuge im ganzen
1910	31. 12.	2 267	326	2 602	4 647	7 249
1920	30. 6.	8 902	3 331	12 233	8 179	20 412
1930	30. 9.	60 735	16 371	77 106	46 421	123 527
1939	31. 9.	77 861	22 991	100 852	26 044	126 896
1945	30. 9.	18 279	23 785	42 064	4 148	46 212
1946	30. 6.	62 972	29 486	92 458	28 815	121 273
1947	30. 9.	82 187	32 879	115 066	38 293	153 359
1948	30. 9.	105 954	33 926	139 880	48 882	188 762
1949	30. 9.	123 009	38 512	161 521	57 713	219 234
1950	30. 9.	146 998	41 514	188 512	75 975	264 487
1951	30. 9.	167 581	44 687	212 268	107 103	319 371

<sup>1)</sup> Einschließlich Fahrräder mit Hilfsmotor

günstigsten Voraussetzungen für eine Ausweitung der Motorisierung des Straßenverkehrs waren selbstverständlich in der Ebene gegeben. Daraus und aus den übrigen genannten Faktoren erklärt es sich, daß heute in den Großstädten Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne über 33 % des gesamten Motorfahrzeugbestandes konzentriert sind.

Diese reinen Bestandszahlen geben noch nicht Aufschluß über den derzeitigen Motorisierungsgrad der Schweiz, über den man sich erst ein Urteil bilden kann, wenn man sie zu Bevölkerungsdichte und Straßenlänge in Beziehung setzt und mit in gleicher Weise gebildeten Verkehrsrelationen anderer Länder vergleicht.

In der Schweiz kommt im Durchschnitt auf jeden 15. Einwohner ein Motorfahrzeug — in Deutschland auf jeden 21. — und auf 2,5 Einwohner ein Fahrrad. Ueber diesem Landesdurchschnitt liegen

Zürich	mit 1 Motorfahrzeug	auf 13 Einwohner
Basel	„ 1 „	„ 11,6 „
Genf	„ 1 „	„ 6,6 „

Für europäische Verhältnisse weist damit vor allem Genf einen außerordentlich hohen Motorisierungsgrad auf. Die für Genf errechnete Relation wird nur von den U.S.A. mit 3,8 Einwohnern auf ein Kraftfahrzeug überschritten.

Bezieht man dagegen die Fahrzeugdichte statt auf die Einwohnerzahl auf die Länge des in einem Staate vorhandenen Straßennetzes, so verschieben sich die vorstehenden Verhältnisfiguren nicht unwesentlich. In der Schweiz kommen auf ein km Straßenlänge 10,2 Kfz. (und 61 Fahrräder), in den U.S.A. dagegen nur 9,1.

Während aber in den U.S.A. der Kraftfahrzeug-Sättigungspunkt praktisch erreicht ist, rechnet man in der Schweiz — eine kontinuierliche wirtschaftliche Entwicklung vorausgesetzt — mit einer weiteren Verdoppelung des heutigen Motorfahrzeugbestandes. Daraus ergibt sich, daß künftig in der Schweiz und wahrscheinlich auch in einigen anderen europäischen Ländern mit einer höheren spezifischen Verkehrsdichte als in den U.S.A. zu rechnen ist.

Da in der Schweiz noch keine umfangreiche eigene Kraftfahrzeugindustrie vorhanden ist, sind mit der weiteren Motorisierung ihres Straßenverkehrs nicht unbedeutende Exportmöglichkeiten für die Kraftfahrzeugindustrien anderer, teils europäischer Staaten verbunden. Die folgende Darstellung auf Seite 166 gliedert die in die Schweiz eingeführten Automobile nach ihren Herstellerländern auf.

Von den seit 1946 in die Schweiz eingeführten Kraftfahrzeugen stammen etwa  $\frac{1}{3}$  aus den U.S.A., rd.  $\frac{1}{4}$  aus Großbritannien,  $\frac{1}{5}$  aus Frankreich und etwa  $\frac{1}{6}$  aus Westdeutschland. Bemerkenswert und für die westdeutsche Wirtschaft erfreulich ist die gerade in den letzten Jahren erfolgte Umschichtung unter den Herstellerländern der von der Schweiz importierten Kraftfahrzeuge. Während Westdeutschland bis 1948 als Herstellerland kaum eine Rolle spielte, ist es jetzt auf Kosten des Importes aus den U.S.A., Großbritannien und Frankreich der wichtigste Kraftfahrzeugproduzent der Schweiz geworden. Im Rahmen der Umschichtung unter den Herstellerländern fällt weiter die Zunahme des Importes von Motorrädern aus Italien auf, die von 7 % der gesamten Schweizer Einfuhr im Jahre 1946 auf 49 % im Jahre 1951 anstieg und beweist, daß sich auch in der Schweiz die in Italien hergestellten „Motorroller“ wachsender Beliebtheit erfreuen.

Die Auswirkungen der dauernd noch zunehmenden Motorisierung des Schweizer Straßenverkehrs auf den Verlauf der Unfallkurve werden in der Schweiz seit 1933 systematisch erfaßt. Das Eidgenössische Statistische Amt veröffentlichte die folgenden Zahlenangaben und versuchte, die Zusammenhänge zwischen Unfall, Verkehrsfrequenz, Ursache und Zeit zu verdeutlichen:

Den Gesamtverlauf der Unfallkurve (Verletzte und Getötete) seit 1933 zeigt die Abbildung auf Seite 167.

Das auffällige Absinken der Kurven in dem Zeitraum von 1940—45 ist auf die auch in der Schweiz während des Krieges wegen des herrschenden Brennstoffmangels notwendig gewordene Drosselung des Kraftverkehrs zurückzuführen. Die Vorkriegsunfallzahlen sind aber schon 1946 wieder erreicht und steigen dann in den folgenden Jahren sprunghaft an. Die Kurve der Getöteten bleibt dabei — wie fast überall zu beobachten ist — in ihrem Ansteigen hinter der der Verletzten zurück. 1950 war in jeder 11. Stunde ein Toter durch einen Verkehrsunfall in der Schweiz zu beklagen, alle 27 Minuten wurde ein Verkehrsteilnehmer verletzt, und alle 16 Minuten ereignete sich ein Verkehrsunfall.

Das Anwachsen der absoluten Unfallziffern gerade in den letzten Jahren wird aus der folgenden Uebersicht (Seite 168) besonders deutlich, die die monatlichen Unfallzahlen der Jahre 1948—1950 enthält:

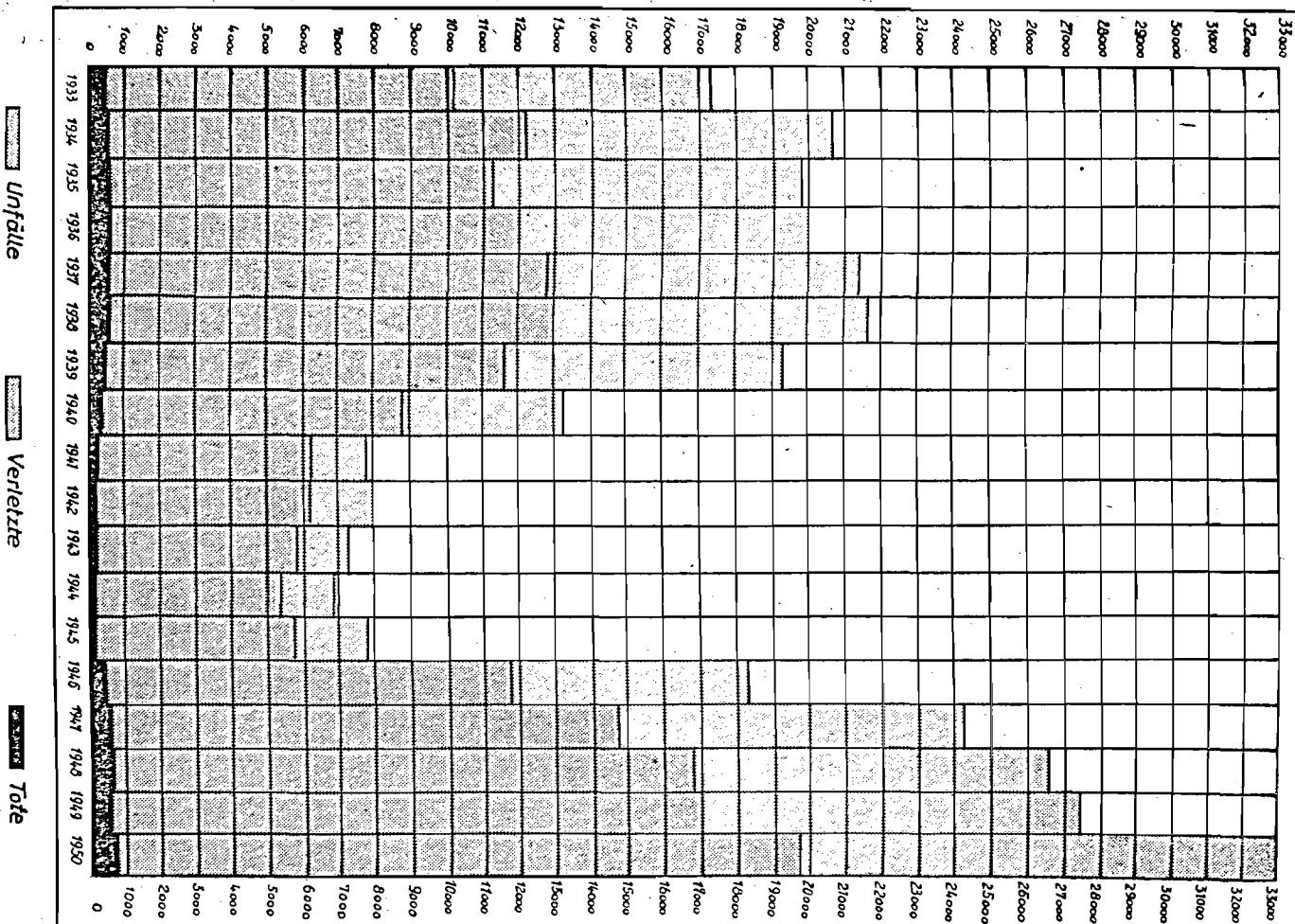
Die Zahl der Unfälle stieg an von rd. 1 500 im Januar 1948 bis rd. 3 000 im September 1950, nahm also um 100 % zu.

Noch stärker als die absoluten Unfallziffern stieg im Vergleich dazu die Zahl der bei diesen Unfällen verletzten Personen, die in der folgenden Abbildung (Seite 169) monatlich aufgetragen sind.

In die Schweiz eingeführte Motorkraftwagen  
von Januar 1946 bis September 1951

Einfuhr- länder	Absolute Zahlen							Prozentzahlen						
	1946	1947	1948	1949	1950	Jan.-Sept. 1951	zu- sammen	1946	1947	1948	1949	1950	Jan.- Sept. 1951	Zu- sammen
	Stück													
Deutschland	148	111	2 070	3 784	9 257	10 864	26 234	1	0	8	14	29	38	17
Frankreich	3 350	6 806	4 540	6 427	5 817	4 389	31 329	29	25	17	23	18	15	20
Groß- britannien	3 781	8 257	5 919	6 283	6 302	4 131	34 673	33	31	22	23	20	15	23
Italien	158	1 835	2 711	2 832	3 276	2 713	13 525	2	7	10	10	10	10	9
U. S. A.	3 857	9 528	11 477	7 941	6 661	5 799	45 263	35	35	42	21	28	20	29
Uebrigen Länder	139	469	313	689	462	579	2 654	1	2	1	2	2	2	2
<b>Gesamt</b>	<b>11 433</b>	<b>27 006</b>	<b>27 033</b>	<b>27 956</b>	<b>31 775</b>	<b>28 475</b>	<b>153 678</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Verkehrsunfälle Schweiz 1933—1950

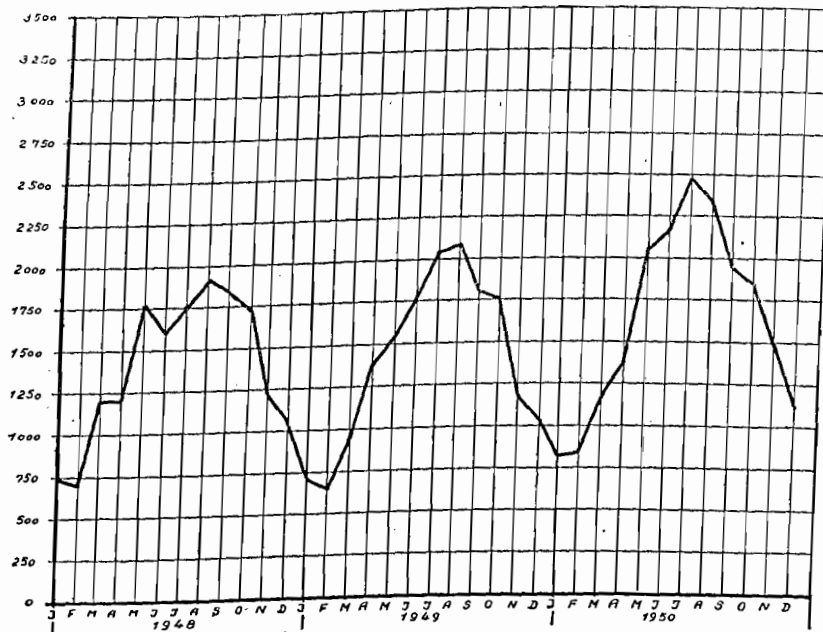


Unfälle

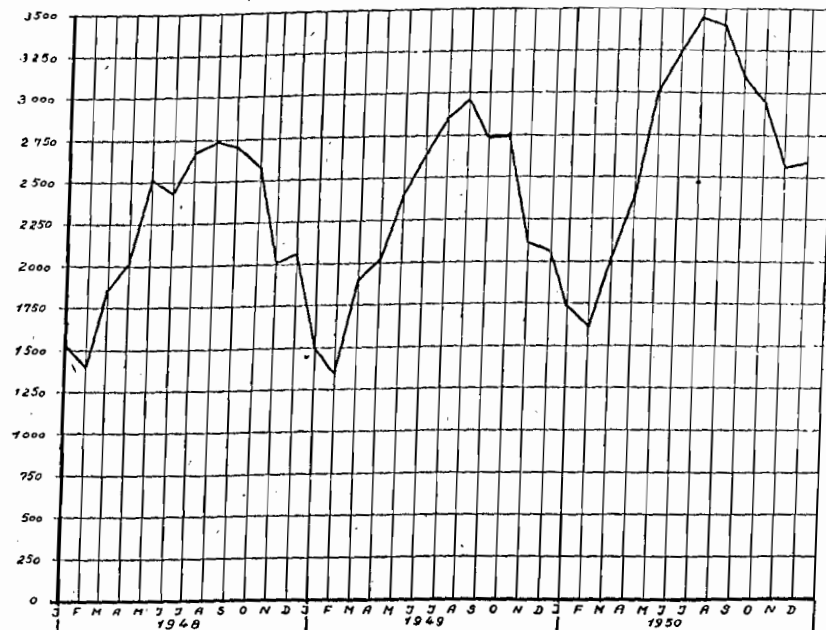
Verletzte

Tote

### Gesamtzahl der monatlichen Verkehrsunfälle von 1948 bis 1950



### Anzahl der durch Verkehrsunfälle monatlich Verletzten von 1948 bis 1950



Die sich aus der Anzahl der Verletzten ergebende Kurve hat im Winter ihr Minimum, steigt im Frühjahr an und erreicht im August, dem Reisemonat, ihren Höhepunkt mit etwa 300 % über dem Durchschnitt der Wintermonate.

Setzt man die Unfallhäufigkeit zu der Verkehrsfrequenz (Fahrzeugdichte) in Beziehung, so erweist sich, daß die Unfälle trotz ihres erschreckenden Anwachsens nicht in gleichem Umfange zunehmen wie die Fahrzeugdichte. Setzt man den Fahrzeugbestand des Jahres 1938 gleich 100, so ist dieser bis 1950 in der Schweiz auf 220 % (Motorwagen) bzw. 440 % (Krafträder) angestiegen. Die Verkehrsdichte wird noch wesentlich verstärkt durch die in diesen Zahlen nicht mit erfaßten in die Schweiz eingereisten ausländischen Fahrzeuge, die im Jahre 1950 fast eine Million betragen. Die auf den gleichen Zeitabschnitt bezogene Unfallkurve stieg auf 160 % der Ziffern des Jahres 1938 an und die der Toten auf 125 %.

Die folgende Darstellung auf Seite 171 zeigt die Anzahl der Verletzten und Getöteten bezogen auf 1000 bzw. 10000 Kraftfahrzeuge.

Auch dieser Relation ist ein Absinken der spezifischen Unfallzahlen zu entnehmen. Bezogen auf 1000 Kraftfahrzeuge sank nämlich die Zahl der Verletzten in der Schweiz in den letzten Jahren um etwa 30 % und die der Getöteten — bezogen auf 10000 Kraftfahrzeuge — um rd. 60 %. Die in den letzten Jahren in verstärktem Ausmaße durchgeführten Verkehrssicherungsmaßnahmen, der Ausbau der Straßen, die Verbesserung der Signalanlagen und nicht zuletzt die langjährige Verkehrserziehungsarbeit der Behörden und privaten Organisationen dürften zu diesen Erfolgen wesentlich beigetragen haben.

Eine Aufteilung der bei Verkehrsunfällen verletzten Fahrer und Fußgänger nach Altersklassen zeigt die folgende Darstellung auf Seite 172.

Kinder von 5—9 Jahren und Erwachsene von 60—69 Jahren haben danach unter den Fußgängern begrifflicherweise die höchsten Unfallziffern. Unter den Kraftfahrern sind die 30—39 jährigen am meisten gefährdet, an der Spitze stehen aber die 20—29 jährigen Radfahrer!

Bei einer Untersuchung der Unfallursachen ist interessant, daß die bis 1949 mit Abstand an der Spitze stehenden Unfälle durch „Nichtvortrittlassen und unvorsichtiges Einbiegen“ im Jahre 1950 durch Unfälle infolge „zu schnellen Fahrens“ abgelöst wurden. Wie die folgende Abbildung auf Seite 173 zeigt, haben im Verlauf der letzten vier Jahre unter den übrigen Unfallursachen, unter denen technische Mängel nur eine sehr geringe Rolle spielen, nur unwesentliche Verschiebungen stattgefunden. Unter den Unfallursachen stehen „Unfälle infolge übermäßigen Alkoholgenusses“ erst an 9. Stelle, sind aber im Verlauf der letzten Jahre von 500 auf 1350 angestiegen. Ueber die Schwierigkeiten der Erfassung der Alkoholdelikte ist man sich in der Schweiz völlig klar und fürchtet, daß wenn man dieses Problem zu sehr in den Vordergrund der Unfallbekämpfung rückt, die übrigen Unfallursachen, denen man teils mehr Bedeutung zumißt, leicht nicht mehr die gebührende Bedeutung erfahren.

In der anschließenden Zahlentafel auf Seite 174 sind die im Jahre 1938 und die seit 1943 an Verkehrsunfällen beteiligten Verkehrsmittel zusammengestellt. Zum Vergleich wurden auch die Eisenbahnunfälle aufgeführt, deren Zahl in dem angeführten Zeitabschnitt nicht wesentlich zugenommen hat. Im Gegensatz dazu hat sich die Anzahl der Straßenbahnunfälle fast verdoppelt. Den größten Anstieg zeigt die Kurve der Motorradunfälle, die sich im Vergleich zu 1938 fast verdreifacht hat.

Anschließend zeigt noch eine Abbildung auf Seite 177 die Verteilung der Unfälle auf die Tagesstunde im Jahre 1950. Die Unfallschwerpunkte liegen deutlich zwischen 17 und 19 Uhr, während eine kleinere Zunahme der Unfallzahlen auch zwischen 12 und 13 Uhr beobachtet werden kann. Ähnlich wie in der deutschen Unfallstatistik geht auch aus den hier wiedergegebenen Zahlen ein Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit und auftretenden Ermüdungserscheinungen am Ende der Arbeitszeit hervor.

Teil II

Die Maßnahmen zur Sicherung des Straßenverkehrs.

1. Das Straßennetz,

unter besonderer Berücksichtigung des neuen Ausbauplanes.

Wie in den meisten europäischen Ländern hat auch in der Schweiz der Ausbau des Straßennetzes mit dem starken Anwachsen des Straßenverkehrs nicht Schritt gehalten. Ein großzügiger und planvoller Ausbau, der die Voraussetzung für eine dauernde Besserung der Straßenverkehrsverhältnisse ist, kann nur nach Sicherstellung der dazu erforderlichen finanziellen Mittel durchgeführt werden. Die materielle Grundlage für den Ausbau des Schweizer Straßennetzes wurde gegeben durch den Beschluß der Eidgenössischen Räte vom 21. 12. 1950 über „Die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffe für motorisierte Zwecke an die Kantone in den Jahren 1950–1954“.

Es ist interessant, daß gerade die ausgeprägt demokratische Regierung der Schweiz in der Einführung von zweckgebundenen Zöllen ein Mittel sieht, das veraltetes Straßennetz den Erfordernissen des modernen Verkehrs entsprechend auszubauen. Es wäre zu überlegen, ob nicht auch in Deutschland durch einen ähnlichen Beschluß die für den Ausbau des durch die Kriegseinwirkungen so stark zerstörten Straßennetzes notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden könnten.

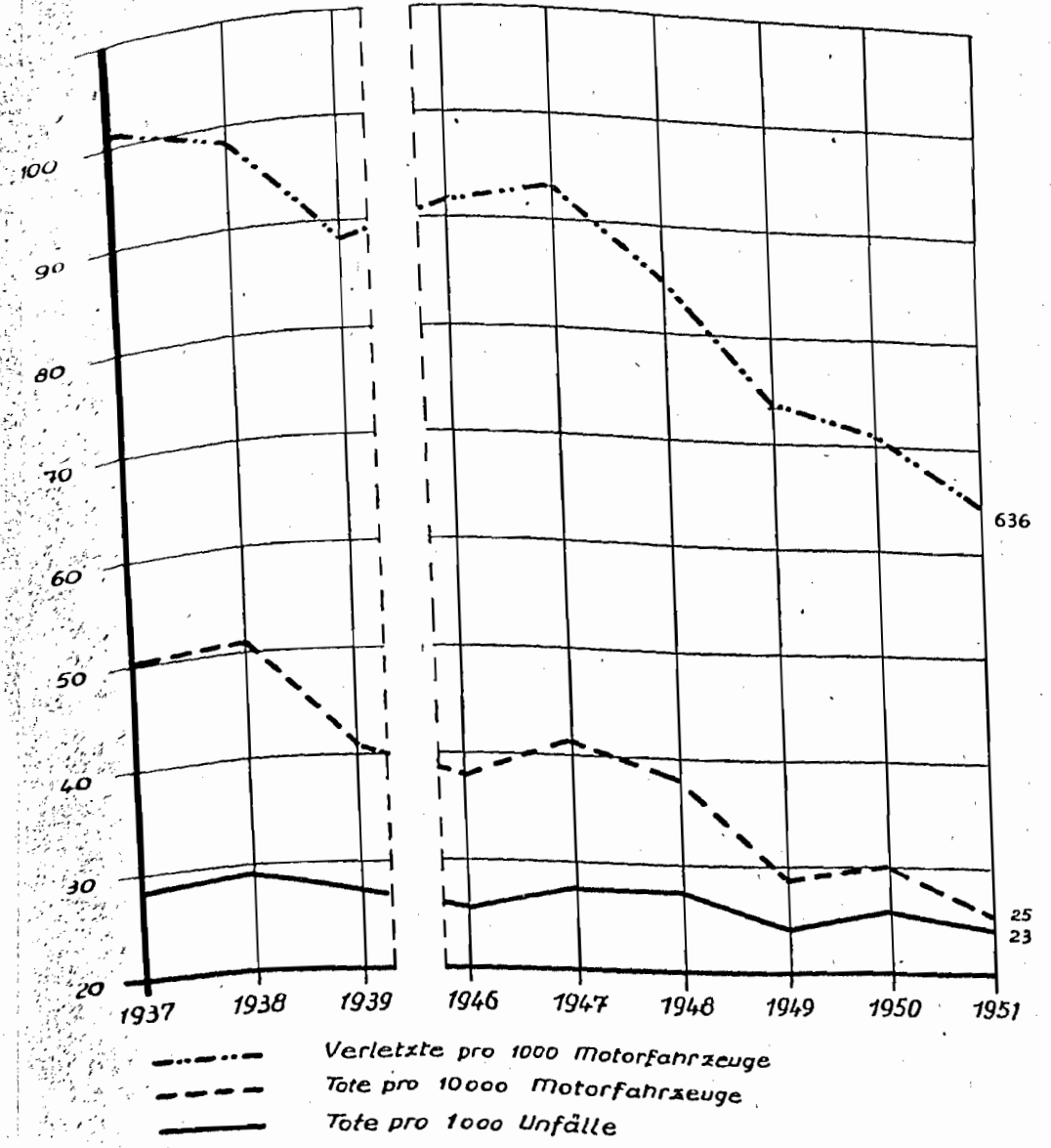
Im Jahre 1950 betrug die Hälfte des Aufkommens des für den Ausbau des Straßennetzes zur Verfügung gestellten Benzinzolles 47,5 Mill. sfr.

Von großer Wichtigkeit ist die Tatsache, daß der den Kantonen zur Verfügung gestellte Anteil des Benzinzolles nicht nach einem bestimmten Schlüssel verteilt wird, sondern daß er zu 40 % an bestimmte vom Bund festgelegte Programme gebunden ist. So ist gewährleistet, daß nicht die regionalen beschränkten Belange der Kantone die Aufstellung der Programme maßgebend beeinflussen, sondern daß sie auf das angestrebte Ziel der systematischen Verbesserung des Schweizerischen Hauptstraßennetzes ausgerichtet ist.

Die verkehrspolitische Zielsetzung wie auch die Höhe der für den Straßenausbau zur Verfügung gestellten Mittel führen dazu, die Bundeshilfe auf ein ganz bestimmtes Straßennetz zu beschränken. Auf Grund der Beurteilung der künftigen Verkehrsbedürfnisse auf lange Sicht sollen in das auszubauende Hauptstraßennetz alle diejenigen Straßen aufgenommen werden, deren Ausbau oder Neubau für den Durchgangsverkehr von wesentlicher Bedeutung sind oder solche Straßen, die der Verbindung zwischen Städten dienen und schließlich die Zufahrtsstraßen zum Alpengebiet, die die Fernverkehrsstraßen an das Netz der Alpenstraßen anschließen.

Über die Dimensionierung des Straßennetzes sagt der Bericht des eidgenössischen Oberbauinspektorates, daß als Hauptausbautypen die zwei-, drei- und vier-spurigen Straßen vorgesehen sind. Hinzu kommen bei größerem Rad- und Fußgängerverkehr noch Rad- und Fußwege. Es wird also eine weitmöglichste Verkehrstrennung angestrebt.

Anzahl der Verletzten und Getöteten bezogen auf je 1000 bzw. 10000 Motorfahrzeuge

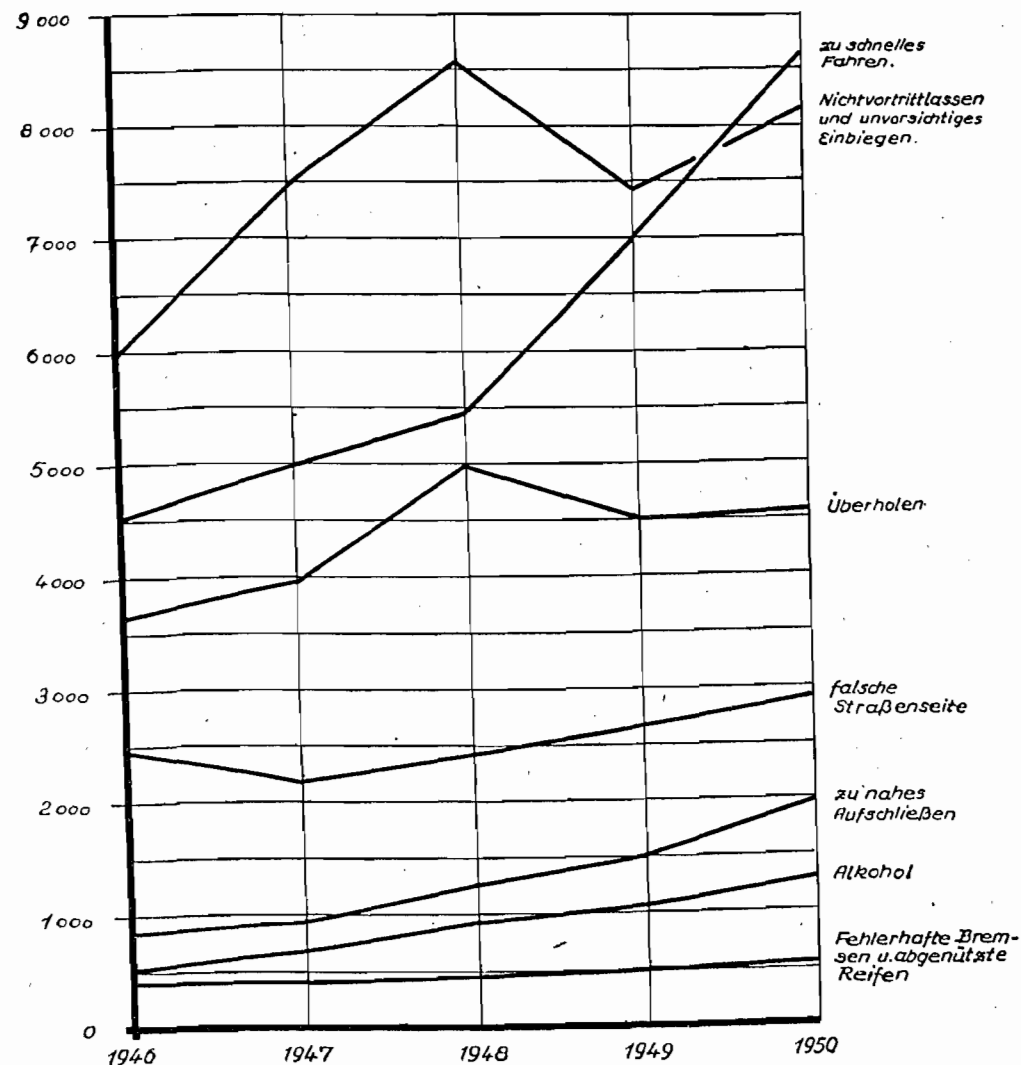


Nach dem zitierten Bericht wird die Kapazität der verschiedenen Straßen wie folgt festgelegt: Eine 7 m breite zweispurige Bahn kann einen Verkehrsfluß von 600 Kfz./St. aufnehmen, während drei- oder vierspurige Bahnen (9 bzw. 12 m breit) eine Kapazität von 900 Kfz./St. besitzen. Diese Zahlen gelten für den Fall, daß besondere Radfahrwege vorhanden sind. Als Norm für den Bau von Radfahrwegen wird ein Radverkehr im Jahresmittel von 500 und mehr Radfahrern pro Tag zu Grunde gelegt.

**Anzahl  
der verletzten und getöteten Fahrer und Fußgänger nach Altersklassen  
1949 und 1950**

Altersklassen in Jahren	Fahrer von —								Fußgänger	
	Auto- mobilen		Motor- rädern		Fahr- rädern		anderen Fahrzeugen			
	Verun- fallte	Davon getötet	Verun- fallte	Davon getötet	Verun- fallte	Davon getötet	Verun- fallte	Davon getötet	Verun- fallte	Davon getötet
1949										
0-4	—	—	—	—	1	—	9	—	409	27
5-9	—	—	—	—	75	2	48	2	729	26
10-14	—	—	—	—	416	10	27	—	176	4
Kinder . . .	—	—	—	—	492	12	84	2	1 314	57
15-19	21	1	76	2	1 094	19	18	1	124	3
20-29	267	7	1 057	34	1 345	31	33	—	261	8
30-39	380	7	734	25	824	22	39	3	281	13
40-49	332	10	410	13	1 042	25	54	5	411	15
50-59	187	4	193	12	694	37	34	2	472	27
60-69	64	2	46	1	445	31	24	6	494	37
70-79	9	—	10	—	133	13	13	2	360	46
80 und mehr . . .	2	—	—	—	3	—	3	—	79	13
Erwachsene	1 262	31	2 526	87	5 580	178	218	19	2 482	162
Alter unbekannt	3	—	3	—	11	—	2	—	—	—
Gesamt . . . .	1 265	31	2 529	87	6 083	190	304	21	3 796	219
1950										
0-4	—	—	—	—	—	—	4	—	460	30
5-9	—	—	—	—	86	—	39	2	870	30
10-14	—	—	—	—	487	14	40	1	192	1
Kinder . . .	—	—	—	—	573	14	73	3	1 522	61
15-19	32	1	113	4	1 259	18	16	1	125	3
20-29	373	13	1 453	45	1 480	31	39	2	313	6
30-39	428	12	871	35	1 070	28	36	—	286	7
40-49	365	17	565	31	1 101	41	48	4	438	12
50-59	187	2	217	10	843	51	39	4	504	27
60-69	63	3	75	7	461	47	36	8	530	35
70-79	8	1	12	—	148	12	16	2	429	63
80 und mehr . . .	—	—	1	—	9	4	2	2	101	15
Erwachsene	1 456	49	3 307	132	6 371	232	232	23	2 726	168
Gesamt . . .	1 456	49	3 307	132	6 944	246	305	26	4 248	220

**Die wichtigsten Unfallursachen  
1946—1950**



Die Straßen des Ausbauprogramms müssen so dimensioniert werden, daß sie auch für den künftigen zu erwartenden Verkehr ausreichen. Da keine Anzeichen zur Sättigung des Schweizer Straßenverkehrs sichtbar sind und mit einem weiteren Ansteigen des Fahrzeugbestandes zu rechnen ist, hat man für die Berechnung einen Bestand von 500 000 Motorfahrzeugen zu Grunde gelegt, das ist fast eine Verdoppelung des gegenwärtigen Bestandes.

**Beteiligte Verkehrsteilnehmer an Straßenverkehrsunfällen  
1938 und 1943—1950**

Beteiligte Objekte	1938	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
Eisenbahn	97	71	64	62	113	121	101	91	96
Straßenbahn	957	661	725	848	1 321	1 488	1 393	1 471	1 509
Autobus	354	135	91	89	412	655	627	744	770
Personenwagen	15 861	1 338	1 435	1 994	11 794	17 236	19 541	21 569	25 960
Lastwagen	4 782	1 949	2 262	4 442	6 456	6 456	6 154	5 817	6 551
Motorrad	2 551	148	204	246	2 987	3 912	4 696	5 063	6 643
Fahrrad	10 336	6 080	5 285	7 393	9 168	10 340	10 288	10 338	11 487
Fuhrwerk	704	397	426	443	651	707	662	555	609
Fußgänger	3 439	2 002	1 898	2 025	3 279	3 894	4 117	4 079	4 605
Tiere	324	163	152	151	302	335	337	431	437

Es wird weiter angenommen, daß vom Gesamtbestand 70 % (350 000) auf Autos und 30 % (150 000) auf Motorräder entfallen. Im Jahre 1948 belief sich der Autobestand auf 140 000 Fahrzeuge. Das Verhältnis Z zwischen dem angenommenen künftigen Wert und dem damaligen Wert beträgt:

$$Z = \frac{350\,000}{140\,000} = 2,5$$

Neben der Verkehrsdichte muß bei der Aufstellung des Ausbauprogramms auch die verkehrspolitische Entwicklung Berücksichtigung finden. Eins der zur Zeit wichtigsten Probleme der Verkehrspolitik ist die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel auf Schiene und Straße.

Nun ist die Frage zu prüfen, ob eine evtl. Koordinierung einen Einfluß auf die Ausbauprojekte der Straße haben. Rund 70 % des Verkehrs auf den Schweizer Hauptstraßen entfallen auf den Personenverkehr, rund 20 % auf den Güterverkehr und 10 % auf die Motorräder. Für die Frage einer künftigen Koordinierung spielt nur der Güterverkehr eine Rolle. Da der private Personen- und Motorradverkehr nicht zur Debatte stehen, würden also nur 20 % des Straßenverkehrs betroffen. Bei einer Koordinierung würde nicht der gesamte Straßengüterverkehr, sondern nur ein Bruchteil hiervon gedrosselt werden. Die Rückwirkung auf den gesamten Straßenverkehr würde so gering sein, daß sie praktisch keinen Einfluß auf die Dimensionierung der Straßen hat.

Auch die Größenordnung des Verkehrs, der durch eine künftige Stilllegung von Nebenbahnen auf die Straße verlegt würde, ist so gering, daß sie bei einer Kapazität von 600 bis 700 Kfz./St. einer zweispurigen Straße nicht ins Gewicht fällt. Maßgebend für die Straßendimensionierung sind die Verkehrsspitzen. Es wäre unwirtschaftlich, würde man der Berechnung eine Verkehrsspitze zu Grunde legen, die im Jahr vielleicht nur einmal vorkommt. Man legt international den

Verkehr zu Grunde, der während 30 Stunden im Jahr erreicht wird, das entspricht etwa 80 % der absoluten Spitze. Durch Verkehrsuntersuchungen in der Schweiz hat man festgestellt, daß folgende Relation zwischen dem Jahresmittel des täglichen Verkehrs J und dem Spitzenverkehr S besteht:

$$S = c \cdot J$$

wobei c ein Koeffizient mit dem Mittelwert 0,3 ist.

Der für die Dimensionierung bestimmende Spitzenverkehr der „30 Stunden“ (S 30) errechnet sich aus dem mittleren Jahresverkehr (J) 1948 zu:

$$S_{30} = 0,8 Z \cdot c \cdot J_{48} = 0,8 \cdot 2,5 \cdot 0,3 \cdot J$$

$$S_{30} = 0,6 \cdot J_{48}$$

Das kritische Jahresmittel 1948 beträgt dann bei einer zulässigen Verkehrsdichte von 700 Kfz./St., das einer künftigen Verkehrsspitze S 30 entspricht:

$$J_{48} = \frac{700}{0,6} = 1\,170 \frac{\text{Kfz.}}{\text{Tag}}$$

kritisch

Berücksichtigt man die 20 % Motorradfahrer mit dem Näherungswert, daß zwei Motorräder = ein Kfz. sind, dann ergibt sich:

$$J_{48} = 1\,170 \cdot 0,9 = 1\,300 \frac{\text{Kfz.}}{\text{Tag}}$$

kritisch

Wo im Jahre 1948 der Jahresdurchschnitt unter 1 300 Kfz. lag, genügen auch für den errechneten zukünftigen Verkehr zwei Fahrbahnen; diese Größenordnung gilt für 67 % des Schweizerischen Talstreckennetzes.

Reichen bei stärkerem Verkehr zwei Fahrbahnen nicht aus, so sind nur in Ausnahmefällen Straßen mit drei Fahrbahnen zu bauen. Die neuesten Erfahrungen haben gezeigt, daß die dritte Fahrbahn, die von beiden Verkehrsrichtungen als Ueberholungsbahn benutzt wird, verkehrsgefährdend ist. Bei einem künftigen mittleren Verkehr von mehr als 5 000 Kfz. pro Tag ist die vierspurige geteilte Fahrbahn (Autobahn) angezeigt.

Bei der Festlegung der Normaltypen für den Ausbau des Straßennetzes wurden auch die von der UNO festgelegten Richtlinien berücksichtigt. Vom Wirtschaftsrat für Europa der UNO wurde ein Netz von europäischen Fernverkehrsstraßen bezeichnet, von dem einige Straßenzüge durch die Schweiz führen, und die nach bestimmten hohen Ansprüchen genügenden Richtlinien ausgebaut werden sollen. Demnach sollen für den Ausbau folgende Straßenprofile zur Anwendung kommen: Zweispurige Straßen (Kategorie der UNO-Normen) 7 m breite Fahrbahn — mit und ohne Radwege; dreispurige Straßen — mit und ohne Radwege — 9 m Breite (Kategorie 3 der UNO-Normen); vierspurige Straßen 12—14 m breit mit und ohne mittleren Trennstreifen (Kategorie 2 der UNO-Normen).

Ferner sind Normalwerte für die zulässige Höchstgeschwindigkeit, Krümmungsradien, Sichtweiten und Maximalgefälle festgelegt. Die Fahrbahnbreiten sollen in der Regel 3,5 m betragen.

Aus Verkehrssicherheitsgründen hat man die nötigen Baulinienabstände (gemessen von Hausflucht zu Hausflucht) für zweispurige Straßen auf 30 m festgelegt.

## 2. Die Verkehrsregelung.

### a) Signalanlagen.

Die Regelung des Straßenverkehrs erfolgt in der Schweiz in steigendem Maße durch Signalanlagen. Im Gegensatz zu den in Deutschland gebräuchlichen Anlagen ist in der Schweiz häufig für den Fußgängerverkehr eine besondere Phase festgelegt; während dieser Zeit ist der gesamte Abbiegeverkehr, der den Fußgängerverkehr behindern könnte, gesperrt. Um Verkehrsstauungen durch die Vermehrung der Verkehrsphasen zu vermeiden, ist man bestrebt, die Zeiten der einzelnen Phasen möglichst kurz zu halten. Dieser Grundsatz hat sich bestens bewährt und wird besonders von den deutschen Fahrern wohlthuend empfunden. Ein weiteres Merkmal der Schweizer Verkehrslenkung ist das viel häufiger als bei uns angewandte Abbiegeverbot von Nebenstraßen, das angeordnet wird, um die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen mit großem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr zu erhöhen.

Ein Beispiel hierfür ist die moderne Signalanlage an der Kreuzung Bahnhof und Uraniastraße in Zürich. Für den Ost-Verkehr der Uraniastraße besteht ein Abbiegeverbot nach rechts und links; in der Westrichtung darf man nicht nach rechts abbiegen. Für den Süd-Verkehr auf der Bahnhofstraße ist das Abbiegen nach rechts und für den Gegenverkehr nach links untersagt.

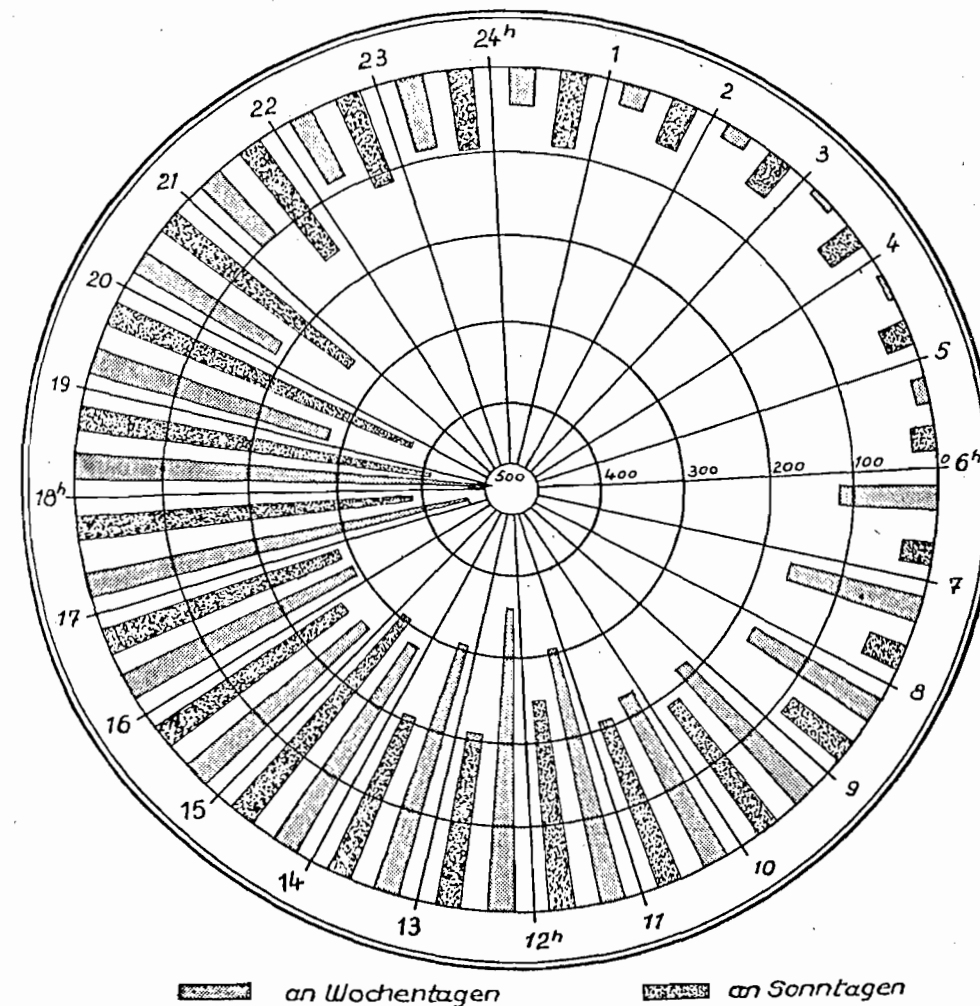
Der Fußgängerverkehr ist durch zwei besondere Phasen FA und FB (vergl. Abbildung auf Seite 179 unten) geregelt. Durch die Einrichtung dieser besonderen Fußgängerphasen wickelt sich der Fahrverkehr während der anderen Phasen reibungsloser ab.

Die starke Unterteilung der Verkehrsströme bringt es mit sich, daß für den Abbiegeverkehr besondere Doppelsignale entwickelt wurden. Auch für das „Vorsortieren“ der Fahrzeuge, ein wirksames und billiges Mittel den Verkehrsablauf an Kreuzungen reibungslos zu gestalten, gibt es in der Schweiz eine besondere Markierung.

Bei der größten und modernsten Signalanlage der Schweiz, am Bellevueplatz in Zürich, hat man auf eine starre automatische Phasenfolge verzichtet. Selbst die sinnreichste Apparatur wäre bei dem komplizierten Verkehrsfluß am Bellevueplatz außerstande, mit der nötigen Geschwindigkeit auf die sich immer ändernde Verkehrslage zu reagieren und die Verkehrsabwicklung an den einzelnen Ecken des Platzes so aufeinander abzustimmen, daß die einzelnen Verkehrsströme in restlose Ausnutzung der freien Fahrbahn möglichst rasch vorwärts kommen und Stockungen vermieden werden. Aus diesen Gründen wird die Signalanlage am Bellevueplatz zentral von einem Polizeibeamten gesteuert. Ähnlich wie in einem Eisenbahnstellwerk wird der Polizist im Kommandoturm durch eine Meldeanlage über den jeweiligen Verkehrszustand an jedem Punkt durch Lichtsignale orientiert. Durch eine sinnvolle Tastatur werden die Befehle des Polizisten über die einzelnen Lichtsignale auf beliebige Entfernung den Verkehrsteilnehmern übermittelt. Eine Sicherungsanlage überwacht die Entscheidungen des Polizisten, so daß einander widersprechende gleichzeitige Befehle des Beamten an die Verkehrsteilnehmer nicht möglich sind. Die Anlage ist seit Sommer 1950 in Betrieb und seit dieser Zeit haben sich keine nennenswerten Unfälle ereignet. Die Steuerung dieser großen Verkehrsanlage ist so anstrengend, daß die Polizisten alle 2 Stunden abgelöst werden müssen.

Die Abbildung auf Seite 180 stellt den Lageplan des Bellevueplatzes in Zürich mit zwei verschiedenen Phasen des Verkehrsablaufes dar; und zwar eine Phase mit

Straßenverkehrsunfälle an Wochentagen und an Sonntagen  
bezogen auf die Stunden des Tages im Jahre 1950



unbeschränktem Verkehr vom Utokai nach der Brücke sowie freier Straßenbahnverkehr in der Urbanzone. Gleichzeitig ist der Fahrverkehr auf der östlichen Platzseite gesperrt, wodurch die beiden Fußgängerüberwege von der Mittelinsel zum Bürgersteig der Theaterstraße frei sind.

### b) Fahrbahnmarkierungen.

Im Rahmen der Verkehrslenkung hat man in der Schweiz die Fahrbahnmarkierungen in einem Ausmaß durchgeführt, das wir in Deutschland nicht kennen. In Zürich z. B. beträgt die Länge dieser Markierungen über 23 km.



Die Bodenmarkierungen ergänzen und verdeutlichen die Verkehrsvorschriften, indem sie den Straßenbenutzern in leicht verständlicher Form über die Orts- und Straßenverhältnisse und Besonderheiten der Fahrbahn unterrichten. Sie bezeichnen und umgrenzen auf der Fahrbahn im einzelnen die gefährdeten Stellen ganz genau und geben an, wie sich der Verkehrsteilnehmer dort zu verhalten hat. Neben den auch bei uns bekannten Sicherheitslinien, die in der Längsrichtung auf der Straße aufgebracht und vom parallellaufenden Verkehr nicht überfahren werden dürfen, gibt es noch Leitlinien, Begrenzungslinien, Stoppllinien, Meidezonen und Wortmarkierungen.

In den Richtlinien der Schweizerischen Normenvereinigungen sind nähere Angaben über die Ausführungsarten der Bodenmarkierungen zusammengestellt.

Danach sind Sicherheitslinien nur dort anzubringen, wo eine besondere Gefahr für den Verkehrsteilnehmer besteht, wie bei Straßenkreuzungen, Bahnübergängen, Kuppen usw., ferner zu Markierungen der Fahrbahnmitten auf mehrspurigen Straßen und der Grenze zwischen dem von der Straßenbahn benötigten Raum und der Fahrbahn.

Neben diesen Sicherheitslinien sollen die sog. Leit- und Begrenzungslinien als Fahrhilfen den Verkehrsstrom lenken. Leitlinien dienen in der Regel zur Trennung der verschiedenen Fahrspuren in der Längsrichtung, während Begrenzungslinien den äußeren Fahrbahnrand besser kenntlich machen sollen. Ueber die praktische Ausführung wäre noch zu sagen, daß die Sicherheitslinien durchgezogen sein müssen; nur an den Stellen, wo sie von anderen Fahrbahnen gekreuzt werden, sind sie gestrichelt auszuführen.

Im Gegensatz zu den Sicherheitslinien müssen die Leitlinien unterbrochen sein. Die Länge der Streifen und der Unterbrechungen sind den jeweiligen Verkehrsverhältnissen anzupassen. Die Streifen haben in der Regel eine Länge von 2–3 m, während die Unterbrechungen je nach der Fahrgeschwindigkeit bis zu 21 m lang sein können.

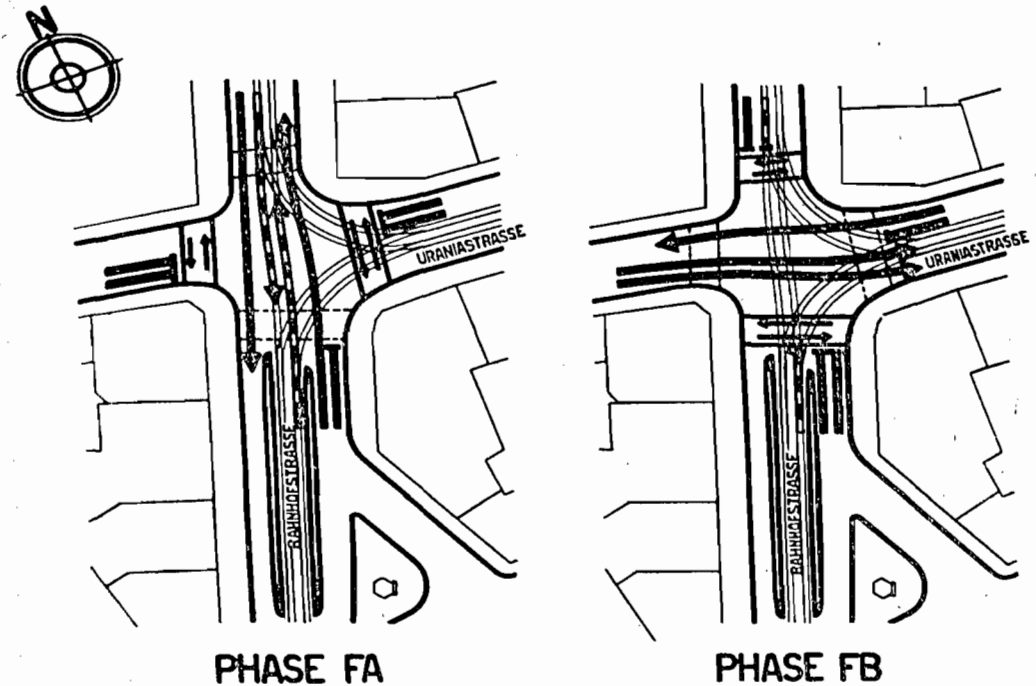
Die Begrenzungslinien werden durch Quadrate dargestellt; die Zwischenräume zwischen den einzelnen Quadraten sind gleich deren Seitenlänge.

Sehr erfolgreich hat sich die Einrichtung von Stopstraßen erwiesen. Neben dem rechts der Fahrbahn aufgestellten internationalen Stopzeichen wird in der Regel das Wort „Stop“ auf der Fahrbahn aufgetragen. Es muß auf alle Fälle aufgetragen werden, wenn das Stoppsignal infolge besonderer Umstände mehr als 20 m von der Stopplinie entfernt aufgestellt ist.

Erst im Jahre 1949 wurden durch einen Bundesratsbeschluß die Stopstraßen in der Schweiz eingeführt; Ende 1951 waren schon über 1250 Stoppsignale aufgestellt. Wenn auch in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit ein abschließendes Urteil nicht abgegeben werden kann, so wird doch auf Grund der vorliegenden Unterlagen bei vorsichtiger Schätzung angenommen, daß durch die Einführung der Stopstraßen über 2000 Unfälle jährlich verhütet wurden. In Luzern ereigneten sich an 10 gefährlichen Straßeneinmündungen jährlich 4–12 Unfälle; nach Einführung der Stopstraßen kam im Jahre 1951 an dieser Stelle nur ein Unfall vor.

### 3. Die Verkehrspolizei.

Die Aufgaben und Kompetenzen der Schweizer Verkehrspolizei schildert der Leiter der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern, E. J o h o, in einem Aufsatz über „Unfallverhütungsbestrebungen in der Schweiz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrs“.



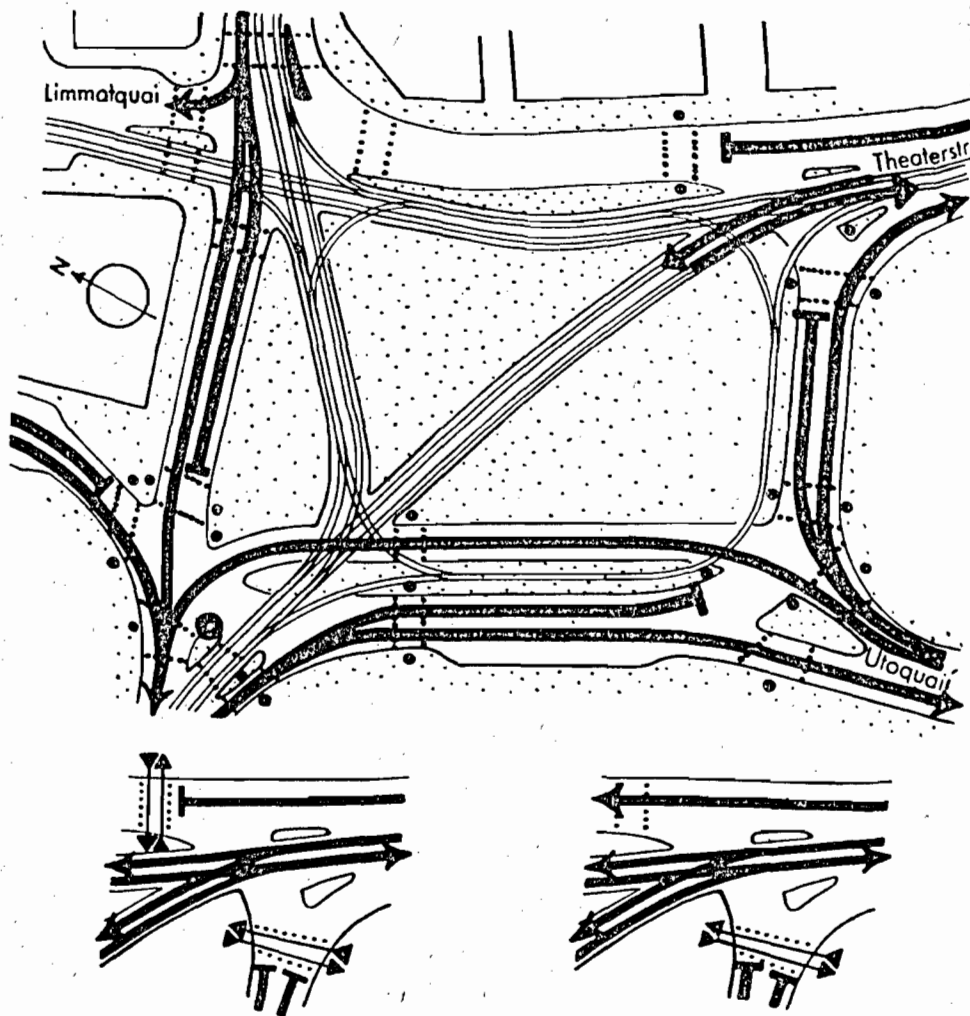
Danach fällt den Kantonen und Gemeinden in Fragen der Verkehrssicherheit eine entscheidende Aufgabe zu. Sie bestimmen die Stellen, die für die Erteilung und Entziehung der Führerscheine und für die Kontrolle der Motorfahrzeuge zuständig sind. Die Polizeiorgane der Kantone und Gemeinden beaufsichtigen den Straßenverkehr und die Einhaltung der Verkehrsregeln. Die gesetzgeberische Kompetenz beschränkt sich auf die in Ausführung des Bundesgesetzes für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr notwendigen Ausführungsbestimmungen. Die Kantone sind zudem befugt, gewisse verkehrspolizeiliche Bestimmungen, die im Bundesgesetz nicht abschließend geregelt sind, zu erlassen.

Durch die verhältnismäßig große Selbständigkeit der Kantone und Gemeinden ist es erklärlich, daß die Hilfsmittel und die Ausrüstung ihrer Verkehrspolizei sehr unterschiedlich sind.

So erhält z. B. die Verkehrspolizei in Basel 20 % aller aus dem Straßenverkehr aufkommenden Zölle. Das hat dazu geführt, daß Basel heute die mit modernsten technischen Mitteln ausgerüstete Verkehrspolizei besitzt.

Um der Parkraumnot der Basler Innenstadt zu begegnen, hat die Verkehrspolizei einen Flußarm überbauen lassen und darauf einen Parkplatz eingerichtet. Da die Breite dieser Anlage zum Wenden der Fahrzeuge nicht ausreichte, wurde am Ende des Parkplatzes eine Drehscheibe angeordnet, die durch das Auffahren eines Fahrzeuges automatisch in Tätigkeit gesetzt wird.

Vorbildlich ist die Basler Verkehrspolizei auch in der Unfallursachenforschung, zu der ihr modernste technische Ausrüstungsgegenstände zur Verfügung stehen, z. B. das „Photogrammetrische Gerät für Tatbestandsaufnahmen“. Es ist aus



Lageplan 2  
Bellevueplatz in Zürich

einem Luftwaffengerät für den Erkennungsdienst der Polizei entwickelt worden und besteht aus einem gut transportierbaren Aufnahme- und einem stationären Auswertungsgerät.

Mit Hilfe genauer Unterlagen werden die „neuralgischen“ Punkte des Verkehrs bestimmt, die dann unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel den Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechend ausgebaut werden.

Selbstverständlich ist die Unfallbearbeitung eines der Hauptaufgabengebiete der Basler Verkehrspolizei.

Einen Ueberblick über das umfangreiche Arbeitsgebiet der Polizei gibt der in der Anlage dargestellte Organisationsplan.

#### 4. Das Schweizer Verkehrsrecht.

Die auffallendste Bestimmung im Schweizer Verkehrsrecht ist die Handhabung der Vorfahrt. Wie in Paris gibt es innerhalb geschlossener Ortschaften keine bevorrechteten Straßen, sondern der von rechts kommende Fahrer hat immer die Vorfahrt. Es werden allerdings zunehmend Stimmen laut, die diese Regelung für veraltet halten und eine Aenderung analog zu dem in Deutschland geltenden Verkehrsrecht anstreben. Im Entwurf des neuen Verkehrsgesetzes wird dieser Forderung entsprochen.

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für Pkw's gibt es in der Schweiz nicht. Art. 32 dieses Entwurfs sagt, daß die Geschwindigkeit den Umständen, namentlich der Besonderheiten des Fahrzeuges, den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen sind. In Abs. 3 wird der Fahrzeugführer besonders verpflichtet, den Fußgängern das Ueberqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen.

Die Straßenbahn hat die Vorfahrt vor allen anderen Straßenbenutzern (Art. 39). Fahrräder müssen mit einem amtlichen Kennzeichen versehen sein. Die Kennzeichen dürfen nur dann ausgegeben werden, wenn die gesetzlich vorgeschriebene Versicherung besteht.

Für alle Fahrzeuge — einschließlich Fahrräder — besteht in der Schweiz ein Versicherungszwang. Bemerkenswert ist bei unfallfreiem Fahren die hohe Rückvergütung, die bis zu 20 % der Prämien betragen kann. Dieser Anreiz auf Rückvergütung hat sich als ein wirksames Mittel erwiesen, die Verkehrsteilnehmer zu einem sicheren Fahren zu erziehen.

In Art. 9 ist als eine der hauptsächlichsten Neuerungen des Entwurfs vorgesehen, daß Führer- und Fahrzeugausweise nicht mehr für das Kalenderjahr ausgestellt werden, sondern unbefristet sein sollen. Durch diese Neuerung soll der beträchtliche Verwaltungsaufwand der jährlich zu erneuernden Führerscheine vermieden werden.

#### 5. Die Mitarbeit der privaten Organisationen auf dem Gebiete der Verkehrsicherung und Verkehrserziehung.

Die staatlichen Bestrebungen zur Hebung der Verkehrssicherheit werden unterstützt durch die in gleicher Richtung arbeitenden privaten Straßenverkehrsorganisationen. Es sind dies besonders: Die Automobilclubs, die Vereinigung schweizerischer Straßenfachmänner, die Lastwagenbesitzer, der Berufsverband der Chauffeure, die Radfahrerverbände, die sog. „privaten“ Verkehrsligen und nicht zuletzt die schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern. Ihrer Aufklärungsarbeit ist es weitgehend zu verdanken, daß die von den Behörden eingeleiteten Verkehrssicherungsmaßnahmen verständnisvoll angenommen wurden.

Die Arbeiten der letztgenannten Beratungsstelle für Unfallverhütung waren in den letzten Jahren sehr erfolgreich und fanden auch im Ausland volle Anerkennung. Besonders erwähnenswert ist die Ermittlung der Gefahrenstellen, die in Listen zusammengefaßt und mit allen notwendigen Unterlagen versehen werden. Diese Listen werden den maßgebenden Behörden zugestellt, um ihre Aufmerksamkeit auf die verschiedenen Gefahrenstellen zu lenken. Auf Wunsch der Behörden werden die an den aufgezeigten Gefahrenstellen auftretenden Verkehrsprobleme untersucht und entsprechende Pläne ausgearbeitet.

die Ausarbeitung einer Straßenkreuzung in Langenthal angeführt. In wurden je nach Fahrriichtung getrennt und die Fahrbahnen des gen Verkehrs auseinandergezogen, um so eine Abbremsung der reichen.

verschiedenen Organisationen in den einzelnen Kantonen durch- kehrserziehungsaktionen wetteifern in dem Ausmaß des ange- ologischen Geschickes und der eingesetzten Mittel. Der Leiter des s für Unfallbekämpfung wies wiederholt darauf hin, daß diese urchaus begrüßenswert seien, wenn auch die objektive Beurteilung und die Nachhaltigkeit ihrer Wirkungen heute noch schwer zu

rganisationen besorgen rd. 300 Redaktionen von Schweizer Zeitun- ungsmaterial über Themen der Unfallverhütung, der Verkehrs- Straßenausbaues und des Verkehrsrechtes. Wie in Deutschland erständig auch Vorträge, Filme und Lichtbilder gezeigt. Die me sind z. B.: „Kluge Kinder leben länger“, „Hüte Dich!“ oder: nord!“ Nachdem die Methode des Wettbewerbes im Geschäfts- klang fand, haben auch die privaten Verkehrsorganisationen der- erbe veranstaltet. Z. B. werden die besten Aufsatzthemen oder or eine Frage der Verkehrssicherung oder um die beste Titel- kehrsplakate prämiert. Durch die Hoffnung auf einen Preis be- e Kreise von Jugendlichen anlässlich derartiger Wettbewerbe mit nen und stehen ihnen künftig aufgeschlossener gegenüber.

rk und Holland wurden im Frühjahr 1952 auch in der Schweiz s-Patrouillen eingerichtet. Etwaige mit ihnen gemachte Erfahrun- bzuwarten.

Schilderung der wesentlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen it einmal hervor, welche Bedeutung dort den Straßenverkehrs- messen wird. Zum anderen beweisen aber auch einzelne tellungen und Angaben, daß die langjährige Arbeit auf diesem Senkung der Unfallkurve führte. Dank ihrer im Verhältnis zu unterbrochenen Erfahrung auf dem Gebiete der Unfallbekämp- hweiz heute international gesehen wohl als führend bezeichnet tsache bestärkt uns in der Hoffnung, daß auch die erst in den geleiteten deutschen Verkehrssicherungsmaßnahmen kommende wenn sie die Anfangsstadien überwunden haben und zielbewußt rden.

# Verkehrs-Abteilung

Organisation und Arbeits-Einteilung

