

Sinus 2023





Sinus 2023

Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen
im Strassenverkehr 2022

Vorwort



Ein Blick auf die Unfallzahlen auf Schweizer Strassen zeigt es deutlich: Ein Nachlassen in der Präventionsarbeit ist nicht angesagt. Seit sieben Jahren war die Zahl der schweren Strassenverkehrsunfälle nicht mehr so hoch wie 2022. Besonders beunruhigend: Die Zahl der Verkehrstoten stieg im vergangenen Jahr um 21 % – von 200 auf 241. Ohne in Alarmismus zu verfallen: Es braucht neben geeigneten Infrastrukturmassnahmen, gezielter Sensibilisierung und dem Einsatz moderner Fahrerassistenzsysteme auch den politischen Willen, der Verkehrssicherheit wieder einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Der vorliegende Sinus beleuchtet das Sicherheitsniveau und das Unfallgeschehen im Strassenverkehr und geht über Unfallzahlen hinaus. Er deckt Veränderungen im Unfallgeschehen auf und erklärt die Gründe dafür. Es zeigt sich: Handlungsbedarf besteht beim Langsamverkehr, also bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velo- und E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern – hier gibt es im Innerortsbereich am meisten Todesopfer. Damit der Langsamverkehr sicherer wird, muss die Präventionsarbeit ganzheitlich erfolgen. Es braucht eine Kombination von Massnahmen auf den Ebenen Infrastruktur, Regeln, Sensibilisierung und Technologie.

Systematisch ausgewertete und kommentierte Unfallzahlen sind für die Unfallprävention unabdingbar. Deshalb beauftragt der FVS die BFU jährlich mit der Erstellung dieses Berichts. Dies ist ein grosses Engagement für die Verkehrssicherheit. Herzlichen Dank dafür.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Siegrist'.

Stefan Siegrist
Direktor

Inhalt

Einleitung

Strassenverkehrsunfälle als soziale Last 10

Unfallgeschehen im Überblick

Gesamtunfallgeschehen 14

Entwicklung 16

Verkehrsteilnahme 18

Geschlecht 20

Alter 22

Region 24

Ortslage 26

Zeit 28

Unfalltypen 30

Unfallursachen 32

Internationaler Vergleich 34

Unfallgeschehen im Detail

Personenwagen 38

Motorrad 40

E-Bike 42

Velo 44

Fussgängerinnen und Fussgänger 46

E-Trottinett 48

Schwere Motorfahrzeuge 50

Kinder 52

Junge Erwachsene 54

Seniorinnen und Senioren 56

Innerorts 58

Ausserorts 60

Autobahn 62

Schleuder-/Selbstunfall 64

Kollision 66

Unaufmerksamkeit und Ablenkung 68

Vortrittsmissachtung 70

Geschwindigkeit 72

Alkohol 74

Verhalten und Einstellungen

Alkohol 78

Geschwindigkeit 80

Sichtbarkeithilfen 82

Unaufmerksamkeit und Ablenkung 84

Fazit

Zentrale Ergebnisse 88

Folgerungen 89

Anhang

Resultate im Überblick 90

Demografie 92

Fahrzeugbestand 93

Exposition 94

Fahrleistung 95

Verkehrsüberwachung 96

Gesetzgebung 97

Methodik 99

Glossar 105

Datenquellen 106

Impressum

107





Einleitung

Auch wenn die Schweizer Strassen zu den sichersten der Welt gehören: immer noch verletzen sich jährlich 80 000 Menschen im Strassenverkehr. Neben Leid und Schmerz für die Opfer und ihre Angehörigen verursacht dies auch materielle Kosten. Pro Jahr belaufen sie sich auf rund 4 Milliarden Franken. Um die Unfallzahlen in Zukunft zu senken, braucht es seitens Prävention weitere Anstrengungen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei den besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, zum Beispiel den Velofahrenden.

Strassenverkehrs- unfälle als soziale Last

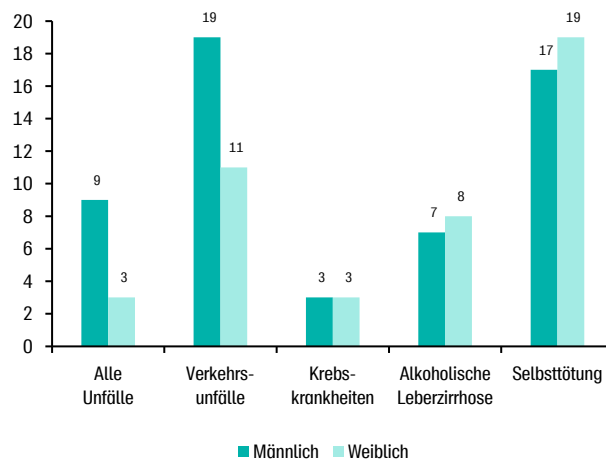
Verkehrsunfälle passieren jeden Tag. Oft sind es Missgeschicke ohne grosse Folgen. Doch jedes Jahr ereignen sich in der Schweiz 80 000 Strassenverkehrsunfälle, bei denen 5700 Personen schwer verletzt werden, 200 zu Invaliden werden und 200 sterben.

Zum persönlichen Leid, das diese Unfälle verursachen, kommt die volkswirtschaftliche Bedeutung. Allein die materiellen Kosten belaufen sich jährlich auf 4 Milliarden Franken, vor allem für die medizinische Behandlung, den angerichteten Sachschaden und den Produktionsausfall durch Arbeitsabwesenheit. Jedes verletzte oder getötete Strassenverkehrsoffer kostet im Durchschnitt 50 000 Franken. Getötete, Invalide und Schwerverletzte machen mit rund 9% zwar einen eher geringen Anteil an allen Opfern von Strassenverkehrsunfällen aus, verursachen aber $\frac{3}{4}$ aller materiellen Kosten, die durch Personenschäden entstehen.

Im Vergleich zu anderen Gesundheitsproblemen fällt das niedrige Alter der im Strassenverkehr Verunfallten auf. Das mittlere Sterbealter ist ähnlich niedrig wie bei den Suiziden: Von 1000 Sterbefällen pro Jahr sind bei den 15- bis 44-jährigen Männern 55, bei den 1- bis 14-jährigen Knaben sogar 74 auf Strassenverkehrsunfälle zurückzuführen.

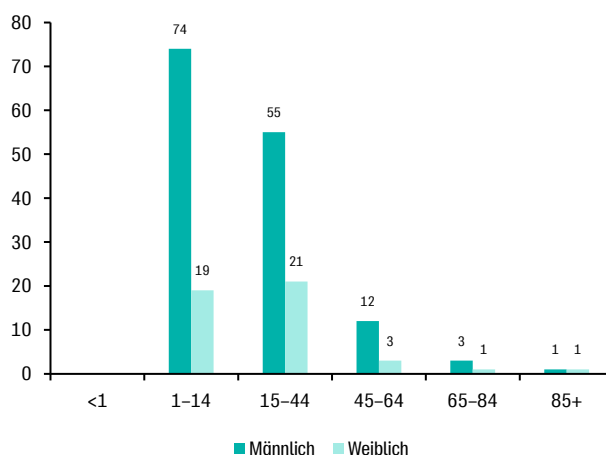
Die Bedeutung des Unfallgeschehens im Strassenverkehr wird häufig unterschätzt. Zum einen, weil die Entwicklung in den letzten 50 Jahren so erfreulich war, zum anderen, weil das Gesamtausmass nur unvollständig bekannt ist. Die Schwere der Verletzungen und die Langzeitfolgen werden in der amtlichen Statistik nur ungenügend erfasst. Zudem werden nicht alle Unfälle mit Personenschäden im Strassenverkehr polizeilich registriert. Von den 80 000 Verletzten wurden nur 20 000 – also rund ein Viertel – polizeilich registriert. Von den 34 000 verletzten Velofahrenden ist sogar nur jede und jeder Zehnte der Polizei bekannt.

Verlorene potenzielle Lebensjahre¹ pro Sterbefall, nach Geschlecht und ausgewählten Todesursachen, 2020



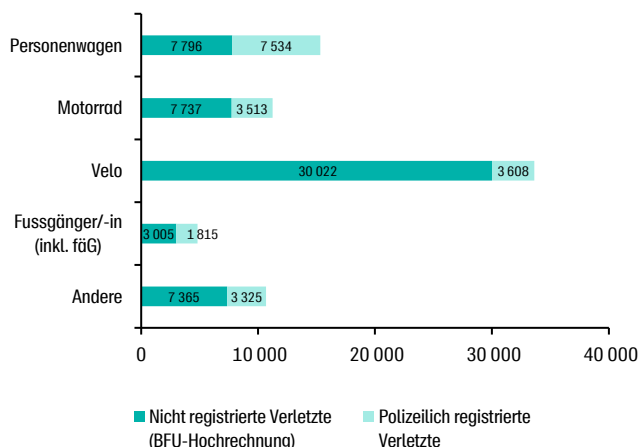
Quelle: BFS: CoD

Anzahl der Verkehrsunfälle pro 1000 Sterbefälle, nach Geschlecht und Alter, 2020



Quelle: BFS: CoD

Verletzte im Strassenverkehr, nach Verkehrsteilnahme: Vergleich BFU-Hochrechnung / ASTRA, Dunkelziffer, 2020



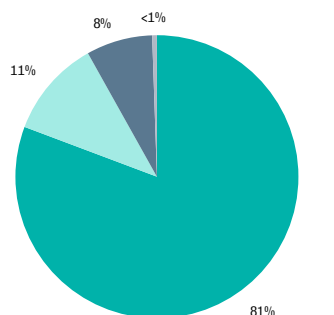
Quelle: BFU-Hochrechnung; ASTRA: SVU

Todesfälle, nach Alter und Ursache, 2020

Ursache	Alter						Total
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
Krankheiten							
Herz-Kreislauf-Erkrankungen	1	4	118	1 176	6 970	12 272	20 541
Krebskrankheiten	2	26	295	3 033	9 605	4 006	16 967
Atemwegserkrankungen	1	4	15	256	1 760	1 726	3 762
Diabetes mellitus	0	0	7	77	430	498	1 012
Infektiöse Krankheiten	1	7	9	97	345	378	837
Erkrankungen der Harnorgane	0	0	3	32	449	862	1 346
Alkoholische Leberzirrhose	0	0	8	176	197	7	388
Andere Krankheiten	310	46	355	1 765	10 314	14 875	27 665
Total Krankheiten	315	87	810	6 612	30 070	34 624	72 518
Unfälle und Gewalteinwirkung							
Unfall	1	18	248	305	768	1 291	2 631
Selbsttötung	0	7	293	348	259	65	972
Andere Gewalteinwirkung ²	1	8	62	58	63	31	223
Total Unfälle und Gewalteinwirkung	2	33	603	711	1 090	1 387	3 826
Total	317	120	1 413	7 323	31 160	36 011	76 344

Quelle: BFS: CoD

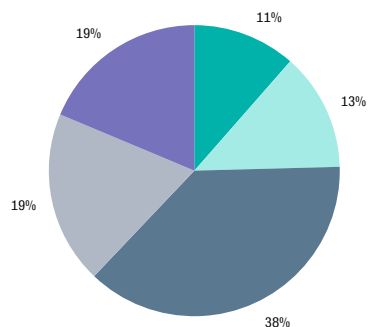
Verteilung der Personenschäden im Strassenverkehr, nach Verletzungsschwere³, 2020



■ Leichtverletzte ■ Mittelschwerverletzte
■ Schwerverletzte ■ Invalide und Getötete

Quelle: BFU-Hochrechnung

Verteilung der materiellen Kosten von Personenschäden im Strassenverkehr, nach Verletzungsschwere³, 2020



■ Leichtverletzte ■ Mittelschwerverletzte ■ Schwerverletzte
■ Invalide ■ Getötete

Quelle: BFU-Hochrechnung

Nichtberufsunfälle der Schweizer Wohnbevölkerung, nach Bereich und Verletzungsschwere, 2020

Bereich	Verletzte ³				Total	Getötete
	Leichtverletzte	Mittelschwerverletzte	Schwerverletzte	Invalide		
Strassenverkehr	61 290	8 470	5 754	206	75 720	207 ⁴
Sport	346 980	38 600	15 624	126	401 330	147
Haus und Freizeit	504 540	43 500	16 562	568	565 170	2 097
Total	912 810	90 570	37 940	900	1 042 220	2 451

Quelle: BFU-Hochrechnung

Materielle Kosten von Nichtberufsunfällen in Mio. CHF, nach Bereich und Unfallfolgen, 2020

Bereich	Sachschäden	Verletzte ³				Getötete	Total
		Leichtverletzte	Mittelschwerverletzte	Schwerverletzte	Invalide		
Strassenverkehr	2 284 ⁵	204	233	667	342	332	4 080
Sport	... ⁶	804	819	961	131	276	2 990
Haus und Freizeit	... ⁶	909	753	1 208	376	1 109	4 356
Total	2 284	1 917	1 805	2 837	849	1 718	11 426

Quelle: BFU-Hochrechnung

¹ Verlorene potenzielle Lebensjahre zwischen dem 1. und 70. Lebensjahr

² V. a. Mord, Totschlag

³ Verletzungsschwere:

- Leichtverletzte: Ausfall von weniger als 1 Monat
- Mittelschwerverletzte: Ausfall von 1 bis 3 Monaten
- Schwerverletzte und Invalide: Ausfall von 3 Monaten und mehr oder Invalidenrente

⁴ Getötete auf Schweizer Strassen im Jahr 2020 (inkl. ausländische Gäste): 227

⁵ Darin enthalten sind auch Sachschäden bei Unfällen ohne Verletzte oder Getötete sowie Polizei- und Rechtsfolgekosten.

⁶ Es existieren keine Grundlagen, mit denen die Sachschäden sowie die Polizei- und Rechtsfolgekosten der Sport-, Haus- und Freizeitunfälle berechnet werden könnten.





Unfallgeschehen im Überblick

Im Jahr 2022 kamen 241 Menschen auf Schweizer Strassen ums Leben – dies entspricht einer Zunahme von 21 %, verglichen mit dem Vorjahr. Die grösste Zunahme war bei E-Bike-Fahrenden sowie PW-Insassinnen und PW-Insassen zu verzeichnen. Seit sieben Jahren war die Zahl der schweren Personenschäden nicht mehr so hoch wie 2022. Die Unfallzahlen stagnieren nun schon seit Längerem. Von den Getöteten waren die meisten mit dem Auto, dem Töff oder zu Fuss unterwegs. Bei den Schwerverletzten machten die Töfffahrenden den grössten Anteil aus.

Gesamtunfall- geschehen

Die Zahl der Verkehrstoten in der Schweiz ist im vergangenen Jahr um 21 % gestiegen – von 200 auf 241. Eine Zunahme von je einem Drittel war bei den Personenwagen und den E-Bikes zu verzeichnen. Die Zahl der Schwerverletzten blieb mit rund 4000 insgesamt stabil, wobei auch hier eine starke Zunahme bei den E-Bike-Lenkenden zu verzeichnen war.

Tödlich verletzt wurden vor allem Personen, die mit dem Auto oder Motorrad unterwegs waren. Aber auch Fussgängerinnen und Fussgänger sind häufig betroffen. Positiv zu vermerken ist, dass bei diesen drei Gruppen die Zahl der Getöteten in den letzten zehn Jahren jährlich im Schnitt um rund drei bis vier Prozent abgenommen hat.

Problematisch bleibt die Entwicklung bei den Velo- und E-Bike-Fahrenden: Die Zahl der schweren Velounfälle nimmt nicht ab, die Zahl der schweren E-Bike-Unfälle steigt rasant.

Während die Zahl der Getöteten gegenüber dem Vorjahr in fast allen Altersgruppen zunahm, stieg die Zahl der Schwerverletzten nur bei den Seniorinnen und Senioren sowie bei den 15- bis 17-Jährigen deutlich an.

Männer werden pro Jahr doppelt so häufig schwer verletzt wie Frauen, sie sind sogar dreimal häufiger von tödlichen Verletzungen betroffen.

Drei Fünftel der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten ereignen sich innerorts, tödliche Unfälle dagegen überwiegend ausserorts. Von den 241 tödlichen Unfällen im Jahr 2022 ereigneten sich 133 ausserhalb von Ortschaften.

Insgesamt werden auf Schweizer Strassen etwas mehr schwere Personenschäden durch Kollisionen als durch Schleuder-/Selbstunfälle registriert. In den letzten zehn Jahren hat die Bedeutung der Schleuder- und Selbstunfälle jedoch zugenommen.

Die Unfallstatistik zeigt auch: Unaufmerksamkeit und Ablenkung sind die häufigsten Ursachen für schwere Verkehrsunfälle. Aber auch nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit führt häufig zu tödlichen Unfällen.

	Stand 2022		
	Getötete	Schwerverletzte	Total
Verkehrsteilnahme			
Personenwagen	87	768	855
Motorrad	46	1 063	1 109
E-Bike	23	560	583
Velo	19	769	788
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	40	497	537
Andere	26	345	371
Alter			
0-6	5	44	49
7-14	3	108	111
15-17	4	219	223
18-24	30	429	459
25-44	48	1 002	1 050
45-64	60	1 312	1 372
65-74	30	450	480
75+	61	438	499
Geschlecht			
Männlich	181	2 697	2 878
Weiblich	60	1 305	1 365
Sprachregion			
Deutschschweiz	158	2 598	2 756
Romandie	73	1 211	1 284
Tessin	10	193	203
Personenart			
Lenker/-in	171	3 197	3 368
Mitfahrer/-in	30	308	338
Ortslage			
Innerorts	87	2 399	2 486
Ausserorts	133	1 428	1 561
Autobahn	21	175	196
Unfalltyp			
Fussgängerunfall	38	462	500
Schleuder-/Selbstunfall	124	1 888	2 012
Frontalkollision	26	240	266
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	9	189	198
Auffahrunfall	14	328	342
Abbiege-/Einbiegeunfall	19	620	639
Querungsunfall	6	179	185
Andere	5	96	101
Lichtverhältnis			
Tag	165	2 937	3 102
Dämmerung	19	274	293
Nacht	55	791	846
Witterung			
Kein Niederschlag	219	3 632	3 851
Regen, Hagel, Schneefall	16	342	358
Wochenabschnitt			
Werktag	172	2 876	3 048
Wochenende	69	1 126	1 195
Ursache			
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	70	1 250	1 320
Vortrittsmissachtung	29	929	958
Geschwindigkeit	70	740	810
Alkohol	37	510	547
Fahrzeugbedienung	20	355	375
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	18	180	198
Total	241	4 002	4 243

Verkehrsteilnahme	Differenz zu 2021				Durchschnitt 2018–2022		Durchschnittliche Entwicklung 2012–2022 ¹			
	Getötete		Schwerverletzte		Getötete	Schwerverletzte	Getötete		Schwerverletzte	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent			Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Verkehrsteilnahme										
Personenwagen	22	33.8	30	4.1	73	724	-3	-2.8	-42	-3.8
Motorrad	-1	-2.1	-4	-0.4	43	1 037	-2	-3.0	-18	-1.5
E-Bike	6	35.3	29	5.5	16	455	1	17.5	52	66.4
Velo	-3	-13.6	-50	-6.1	23	840	-0.4	-1.3	-1	-0.2
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	3	8.1	11	2.3	40	518	-3	-4.4	-23	-3.4
Andere	14	116.7	53	18.2	23	274	-1	-1.9	7	2.4
Alter										
0–6	4	400.0	-1	-2.2	3	40	-0.4	-6.4	-1	-2.1
7–14	2	200.0	-29	-21.2	3	128	-1	-4.9	-7	-3.2
15–17	1	33.3	24	12.3	4	162	0.0	0.3	-2	-0.8
18–24	7	30.4	4	0.9	21	409	-2	-4.2	-14	-2.3
25–44	11	29.7	-22	-2.1	43	999	-1	-2.2	-19	-1.6
45–64	11	22.4	40	3.1	56	1 290	-3	-3.1	1	0.1
65–74	-2	-6.3	8	1.8	30	428	-1	-1.7	8	2.4
75+	7	13.0	45	11.5	58	392	0.2	0.4	8	2.6
Geschlecht										
Männlich	27	17.5	79	3.0	165	2 581	-5	-2.1	-12	-0.4
Weiblich	14	30.4	-10	-0.8	53	1 267	-3	-3.4	-14	-0.9
Sprachregion										
Deutschschweiz	33	26.4	-24	-0.9	142	2 558	-6	-2.7	-1	0.0
Romandie	10	15.9	70	6.1	63	1 101	-3	-2.3	-16	-1.3
Tessin	-2	-16.7	23	13.5	12	189	-0.2	-0.9	-10	-3.3
Personenart										
Lenker/-in	21	14.0	27	0.9	157	3 048	-3	-1.4	11	0.3
Mitfahrer/-in	17	130.8	31	11.2	21	282	-2	-3.9	-13	-3.2
Ortslage										
Innerorts	4	4.8	8	0.3	88	2 369	-3	-2.7	-18	-0.7
Ausserorts	31	30.4	85	6.3	110	1 306	-3	-2.0	2	0.1
Autobahn	6	40.0	-24	-12.1	19	173	-2	-3.2	-9	-3.3
Unfalltyp										
Fussgängerunfall	0	0.0	4	0.9	39	492	-3	-4.2	-23	-3.5
Schleuder-/Selbstunfall	36	40.9	62	3.4	108	1 757	-2	-1.1	32	1.9
Frontalkollision	6	30.0	22	10.1	21	224	-1	-2.6	-3	-1.1
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	-4	-30.8	19	11.2	9	169	-1	-6.0	-3	-1.4
Auffahrunfall	1	7.7	9	2.8	10	307	-0.2	-1.2	-6	-1.4
Abbiege-/Einbiegeunfall	-2	-9.5	-59	-8.7	19	623	-0.4	-1.8	-19	-2.5
Querungsunfall	3	100.0	22	14.0	6	169	-0.4	-5.0	-3	-1.4
Andere	1	25.0	-10	-9.4	4	107	-1	-7.2	-1	-1.2
Lichtverhältnis										
Tag	24	17.0	82	2.9	152	2 809	-3	-1.4	-14	-0.5
Dämmerung	9	90.0	-96	-25.9	14	317	-0.5	-1.9	9	3.8
Nacht	6	12.2	86	12.2	50	720	-5	-4.2	-21	-2.3
Witterung										
Kein Niederschlag	54	32.7	100	2.8	191	3 471	-6	-2.2	-10	-0.3
Regen, Hagel, Schneefall	-9	-36.0	-31	-8.3	20	353	-2	-4.6	-17	-3.1
Wochenabschnitt										
Werktag	38	28.4	135	4.9	153	2 747	-6	-2.7	-28	-0.9
Wochenende	3	4.5	-66	-5.5	65	1 101	-2	-2.2	2	0.2
Ursache										
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	17	32.1	-45	-3.5	54	1 145	-1	-1.1	9	0.8
Vortrittsmissachtung	-13	-31.0	-59	-6.0	38	955	-1	-2.8	-25	-2.3
Geschwindigkeit	15	27.3	-57	-7.2	59	710	-2	-2.4	-16	-1.8
Alkohol	16	76.2	69	15.6	28	450	-2	-3.9	-4	-0.8
Fahrzeugbedienung	8	66.7	-9	-2.5	16	348	-1	-2.9	-6	-1.7
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	3	20.0	57	46.3	14	136	-1	-2.5	3	2.0
Total	41	20.5	69	1.8	218	3 848	-8	-2.5	-26	-0.6

¹ Durchschnittliche jährliche Veränderung, berechnet mittels linearer Regression

Entwicklung

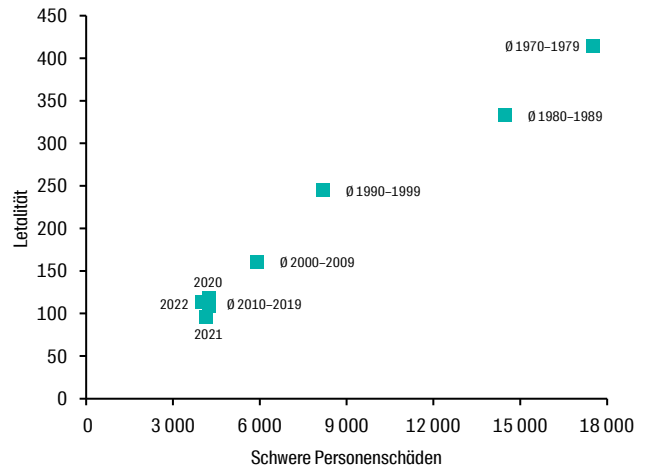
Die Verkehrssicherheit in der Schweiz hat sich seit den 1970er-Jahren sehr positiv entwickelt. Aufzeichnungen zeigen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle bis 1971 – mit Ausnahme der Zeit um den 2. Weltkrieg – stets zugenommen hat. Im Jahr 1971 erreichte das Unfallgeschehen seinen Höhepunkt: 1773 Menschen verloren auf Schweizer Strassen ihr Leben. Seither ist diese Zahl massiv zurückgegangen: 2022 starben 241 Personen bei einem Verkehrsunfall. Dies entspricht einem Rückgang von 86%. Wäre das Unfallgeschehen auf dem damaligen Niveau geblieben, wären bis 2022 rund 54 000 Menschen mehr ums Leben gekommen.

Diese positive Entwicklung ist nicht nur darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Unfälle im Zeitverlauf abgenommen hat, sondern auch darauf, dass die Unfallfolgen weniger gravierend geworden sind. Während in den 1970er-Jahren noch 415 von 10 000 Verletzten starben, sind es heute noch etwas mehr als 100.

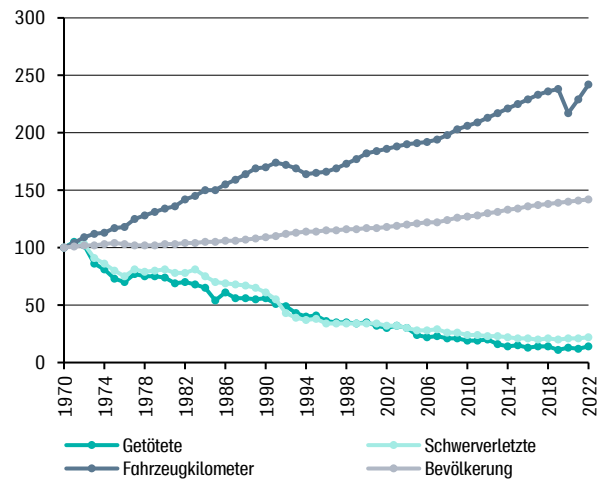
Auch die Zahl der Schwerverletzten hat sich positiv entwickelt. Im Vergleich zu 1971 ist 2022 ein Rückgang um 79% zu verzeichnen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist insofern bemerkenswert, als im gleichen Zeitraum sowohl die Bevölkerungszahl als auch die Fahrleistung stark zugenommen haben. Die Bevölkerungszahl ist in diesem Zeitraum um gut 40% gestiegen. Die Fahrleistung hat sich mehr als verdoppelt.

Bezogen auf die Fahrleistung haben Motorradfahrende ein deutlich höheres Risiko, einen schweren Unfall zu erleiden, als Personen im PW. Dieser Unterschied hat sich im Laufe der Zeit noch verstärkt. Zwar ist das Unfallrisiko bei beiden Arten der Verkehrsteilnahme stark zurückgegangen, jedoch bei den Motorradfahrenden weniger stark als bei den PW-Insassinnen und -Insassen. War das kilometerbereinigte Risiko eines schweren Unfalls bei den Motorradfahrenden im Jahr 1971 noch 14-mal höher als bei den Personen im PW, ist es im Jahr 2022 39-mal höher.

Schwere Personenschäden und Letalität in verschiedenen Zeitabschnitten, 1970–2022

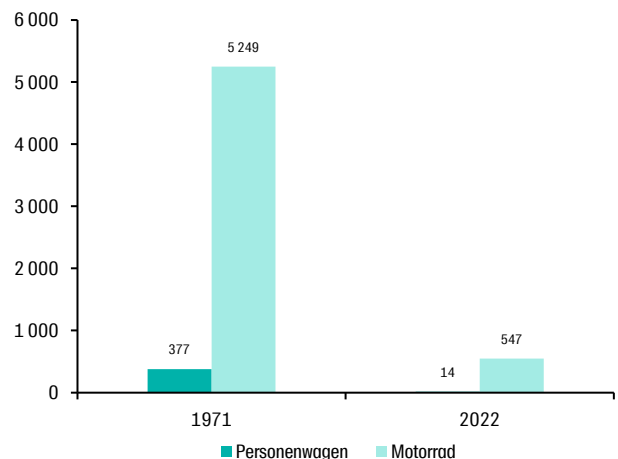


Indizierte Entwicklung der Schwerverletzten und Getöteten im Strassenverkehr, der Wohnbevölkerung und der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs, 1970–2022



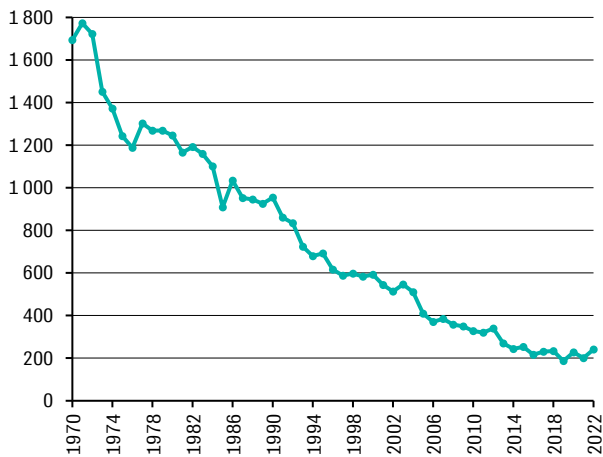
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP, PV-L, OeV

Schwere Personenschäden bei PW-Insassen/-innen und Motorradfahrenden pro 1 Mia. Fahrzeugkilometer, 1971 / 2022



Quelle: ASTRA: SVU, BFS: PV-L, OeV

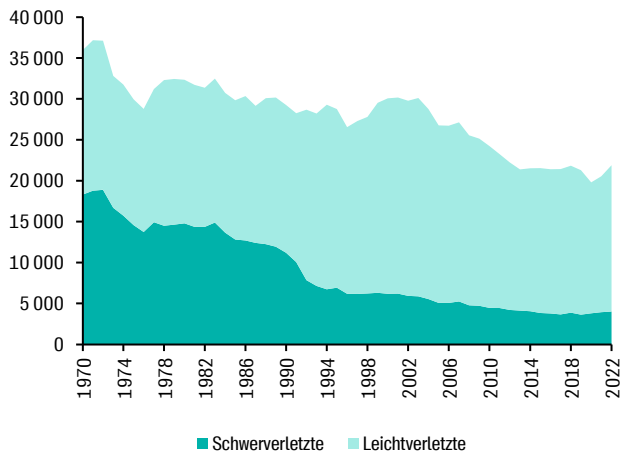
Entwicklung der Anzahl Getöteter im Strassenverkehr, 1970–2022



Getötete im Strassenverkehr, nach Verkehrsteilnahme, 1971 / 2022

Verkehrsteilnahme	1971	2022	Veränderung in Prozent
Personenwagen	668	87	-87
Motorrad	191	46	-76
E-Bike	...	23	...
Velo	119	19	-84
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	537	40	-93
Andere	258	26	-90
Total	1 773	241	-86

Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter und Leichtverletzter im Strassenverkehr, 1970–2022



Leichtverletzte und Schwerverletzte im Strassenverkehr, 1971 / 2022

Verletzte	1971	2022	Veränderung in Prozent
Leichtverletzte	18 392	17 896	-3
Schwerverletzte	18 785	4 002	-79
Total	37 177	21 898	-41

Entwicklung der Letalität bei Strassenverkehrsunfällen, 1970–2022



Letalität bei Strassenverkehrsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 1971 / 2022

Verkehrsteilnahme	1971	2022	Veränderung in Prozent
Personenwagen	351	99	-72
Motorrad	467	123	-74
E-Bike	...	110	...
Velo	508	59	-88
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	792	184	-77
Andere	843	122	-86
Total	455	109	-76

Verkehrsteilnahme

Im Jahr 2022 wurden 4243 Personen im Strassenverkehr schwer verletzt oder getötet – das sind 7 % weniger als 2012. Einzig bei den E-Bikes zeigte sich eine starke Zunahme der schweren Personenschäden. Bei diesen haben sich die Unfallzahlen in diesem Zeitraum fast versiebenfach.

Schwere Personenschäden betreffen am häufigsten die Motorradfahrenden (27 %), gefolgt von den Velofahrenden (21 %). Der Anteil der E-Bike-Fahrenden lag in den letzten fünf Jahren bei rund 12 %. Bei den Getöteten bilden die Insassinnen und Insassen von Personenkraftwagen die grösste Gruppe (33 %), gefolgt von den Motorradfahrenden (20 %). Am schwersten sind Unfälle für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie haben die höchste Letalität, Velofahrende und Personen in Autos die tiefste. E-Bike-Unfälle sind seltener als Velounfälle; die Letalität ist jedoch höher.

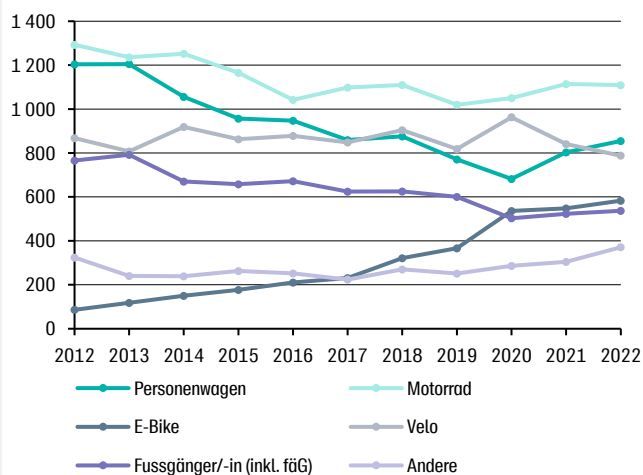
In Bezug auf die gefahrene Distanz weisen die PW-Insassinnen und -Insassen die tiefsten, die Töfffahrenden die höchsten Unfallraten auf. Die E-Bike-Fahrenden haben in Bezug auf die gefahrene Distanz mehr als doppelt so viele Unfälle wie die Velofahrenden.

Bei den Fussgängerunfällen sind die unter 18-Jährigen und die über 74-Jährigen überproportional vertreten, bei den PW- und Motorradunfällen die 18- bis 24-Jährigen. 42 % der E-Bike-Unfälle betreffen Personen im Alter von 45 bis 64 Jahren.

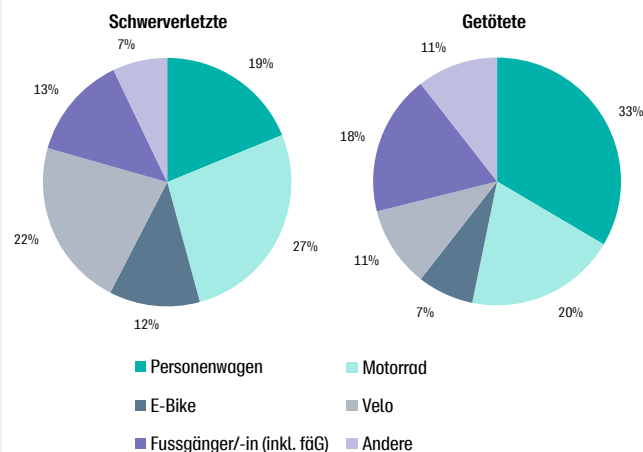
Zwei Drittel der Fussgängerunfälle werden von anderen Verkehrsteilnehmenden verursacht. Bei den übrigen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ist dies anders: Die Mehrheit der schweren Unfälle wird von ihnen selbst verursacht.

Die einzelnen Unfallursachen haben bei den verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahmen eine unterschiedliche Bedeutung. PW-Lenkende, die einen Unfall verursachen, haben häufig den Vortritt missachtet (41 %). Bei den Motorradlenkenden ist die nicht angepasste Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache (25 %). Unfälle, die von E-Bike- oder Velofahrenden verursacht werden, sind am häufigsten auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen (17 %).

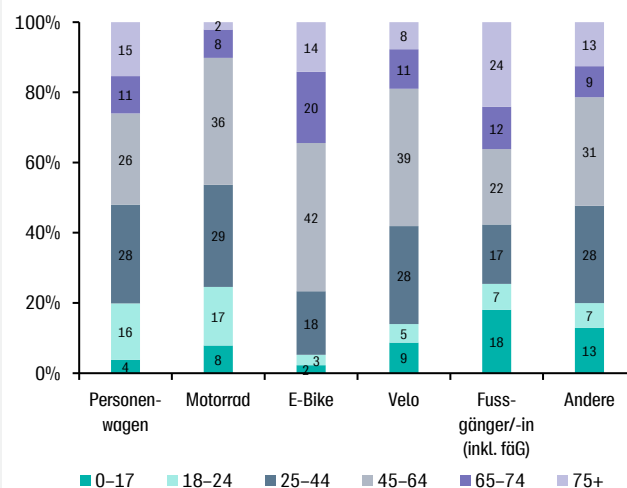
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



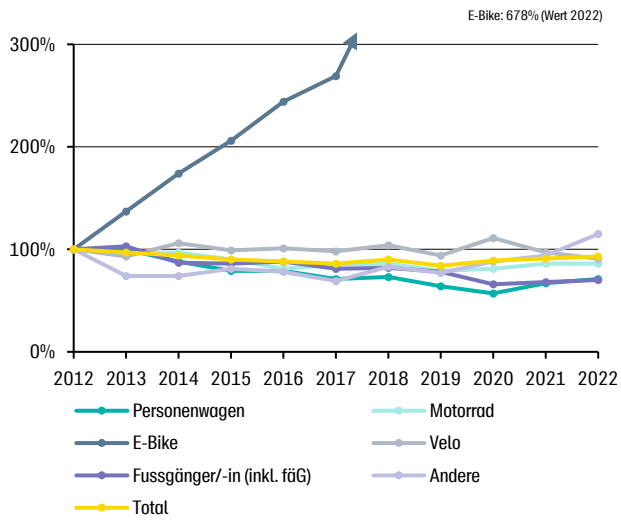
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Alter und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



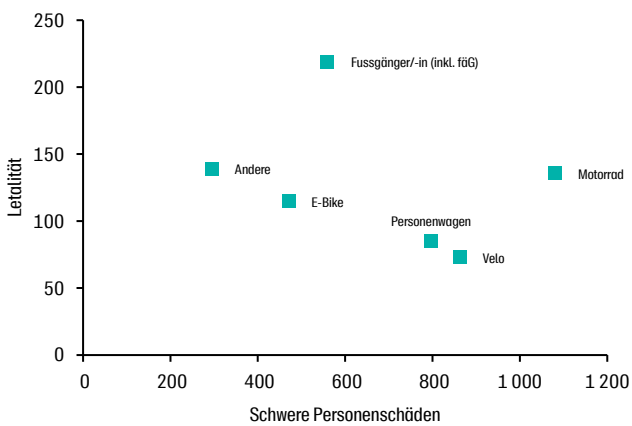
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



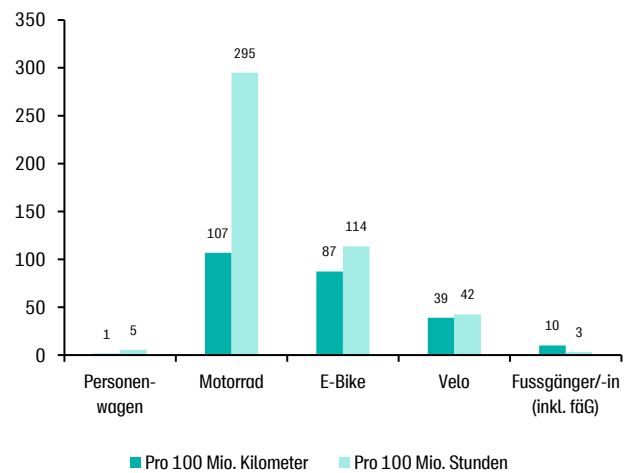
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerer Verletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	768	724	87	73	85
Motorrad	1 063	1 037	46	43	136
E-Bike	560	455	23	16	115
Velo	769	840	19	23	73
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	497	518	40	40	219
Andere	345	274	26	23	139
Total	4 002	3 848	241	218	111

Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Verkehrsteilnahme

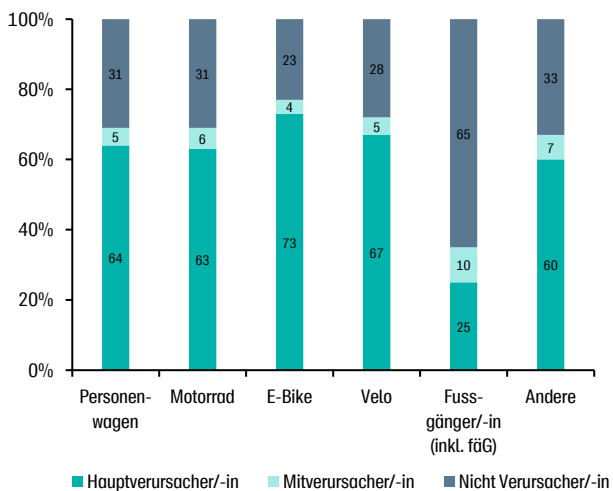


Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer und 100 Mio. Stunden Unterwegszeit, nach Verkehrsteilnahme, 2021

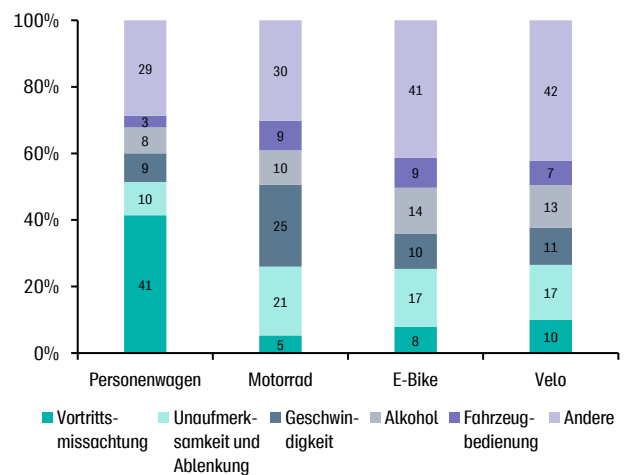


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVZ, BFS: STATPOP

Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen, nach Verkehrsteilnahme der Hauptverursachenden, Ø 2018–2022



Geschlecht

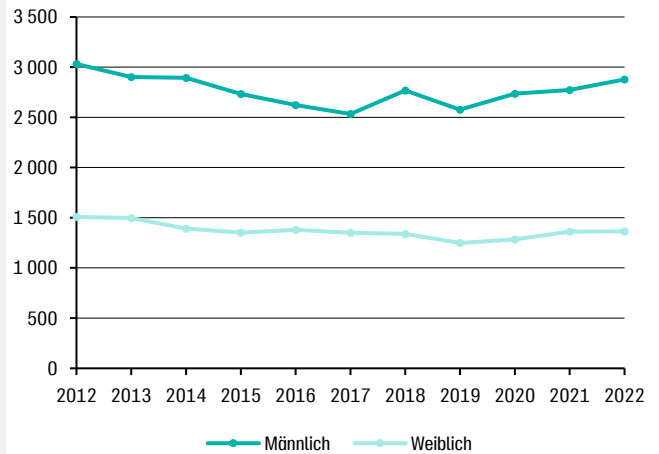
Männer verunfallen im Strassenverkehr häufiger und schwerer als Frauen. $\frac{2}{3}$ der Schwerverletzten und $\frac{3}{4}$ der Getöteten sind Männer. Insgesamt ist die Letalität der Männer doppelt so hoch wie die der Frauen. Die höhere Letalität der Männer zeigt sich bei allen Arten der Verkehrsteilnahme. Besonders gross ist der Unterschied zu den Frauen bei den Motorradunfällen.

Insgesamt erleiden Männer die meisten schweren Personenschäden bei Motorradunfällen. Hier ist auch das Geschlechterverhältnis am unausgewogensten: 84 % der bei Motorradunfällen schwer oder tödlich Verletzten sind Männer. Auch bei den schweren Velounfällen dominieren die Männer deutlich (72 %). Frauen verunfallen am häufigsten im Personenwagen schwer. Danach folgen die Unfälle als Fussgängerinnen. Zu Fuss verunfallen mehr Frauen als Männer schwer (54 %).

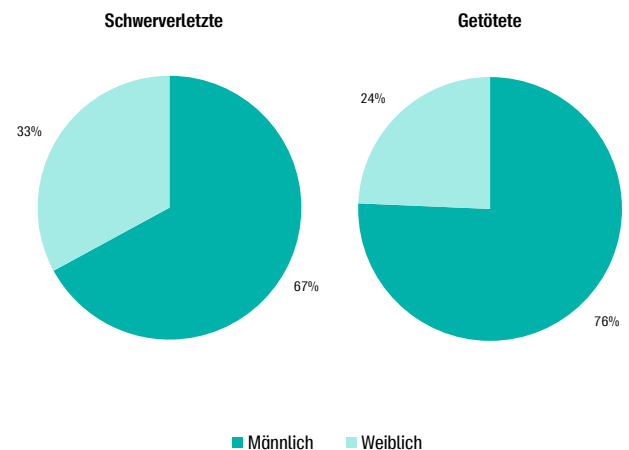
Motorradunfälle spielen im Unfallgeschehen der Männer ab 16 Jahren eine wichtige Rolle. Ab 65 Jahren erleiden sie die meisten schweren Personenschäden bei Velounfällen. Auch die 16- und 17-jährigen Frauen verunfallen am häufigsten mit dem Motorrad. Von 18 bis 64 Jahren stehen Unfälle mit dem Personenwagen im Vordergrund. In der Altersklasse der 45- bis 64-Jährigen sind die E-Bike-Unfälle gleich häufig wie die PW-Unfälle. In der Altersklasse 65+ verunfallen die Frauen am häufigsten zu Fuss.

Die höhere Letalität der Männer im Vergleich zu den Frauen hängt auch mit den Unfallursachen zusammen. Wenn Frauen schwere Unfälle verursachen, ist die häufigste Ursache das Missachten des Vortritts (28 %). Überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol sind mit 9 % bzw. 5 % deutlich seltenere Ursachen. Auch bei den Männern ist die Vortrittsmissachtung die häufigste Ursache für schwere Unfälle (21 %). Allerdings spielen bei ihnen überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol mit 13 % bzw. 12 % eine grössere Rolle als bei den Frauen.

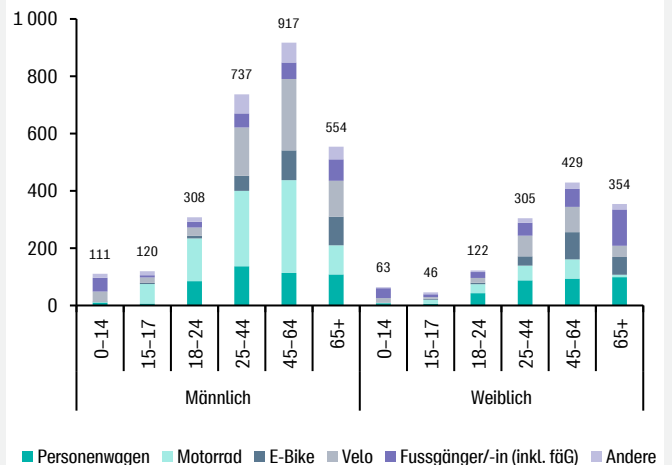
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Geschlecht, 2012–2022



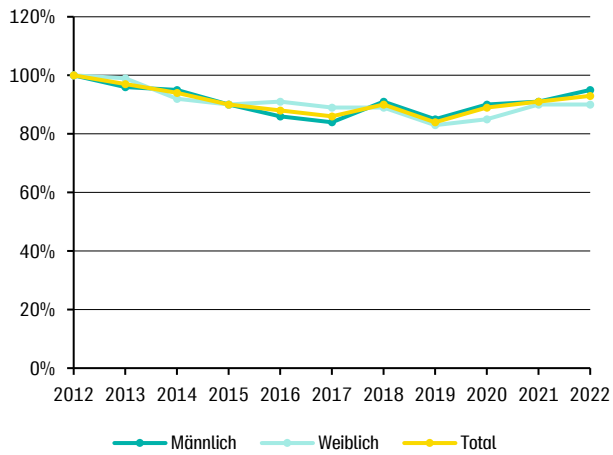
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Geschlecht, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2018–2022



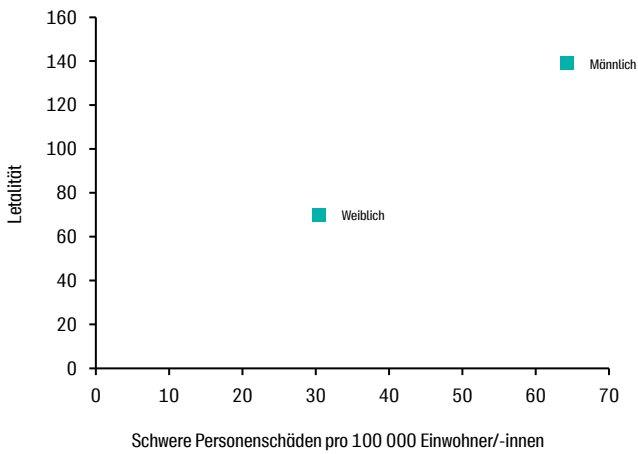
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Geschlecht, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Geschlecht

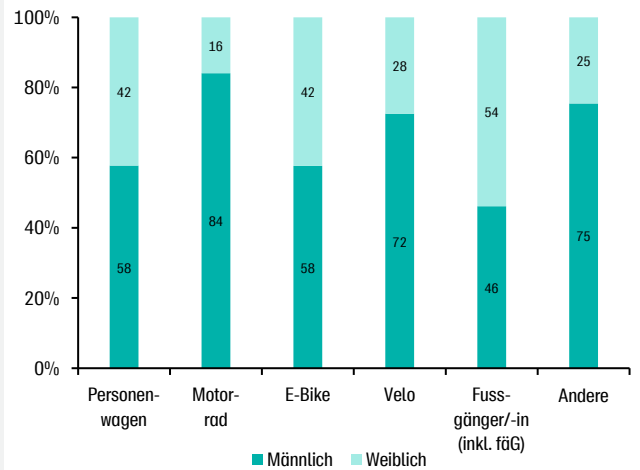
Geschlecht	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012– 2022
	2022	Ø 2018– 2022	2022	Ø 2018– 2022	
Männlich	2 697	2 581	181	165	139
Weiblich	1 305	1 267	60	53	70
Total	4 002	3 848	241	218	111

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Geschlecht

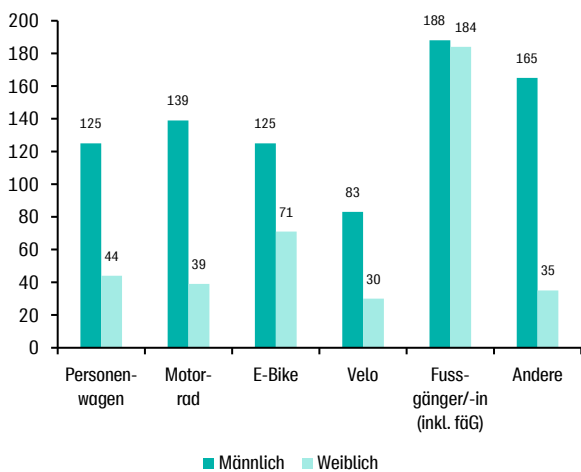


Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

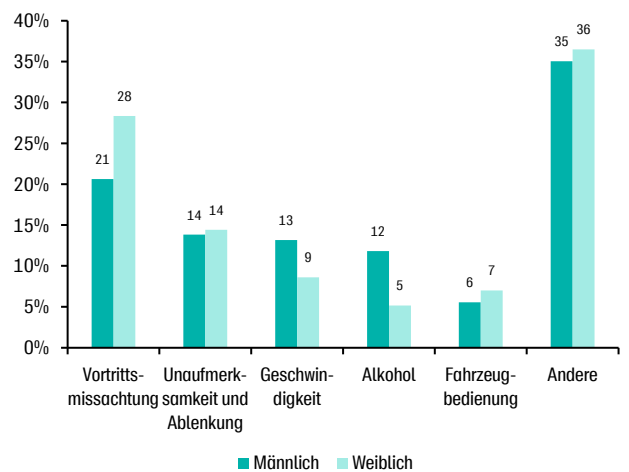
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Geschlecht und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Letalität, nach Geschlecht und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen, nach Geschlecht, Ø 2018–2022



Alter

In den vergangenen zehn Jahren reduzierte sich die Zahl der schweren Personenschäden bei den unter 45-Jährigen. Bei den 45- bis 64-Jährigen blieb sie unverändert, und bei den älteren Personen stieg sie an. Bei den 15- bis 17-Jährigen war bis 2020 ein Rückgang zu verzeichnen, gefolgt von einem deutlichen Anstieg. Diese Zunahme hängt mit einer Gesetzesänderung zusammen, die am 1. Januar 2021 in Kraft trat. Seither dürfen 15-Jährige bereits Motorräder und Roller bis 45 km/h und 16-Jährige sogar 125-ccm-Motorräder fahren. 2021 und 2022 haben sich die schweren Personenschäden bei den 15- bis 17-Jährigen mit dem Motorrad im Vergleich zu den Vorjahren verdoppelt.

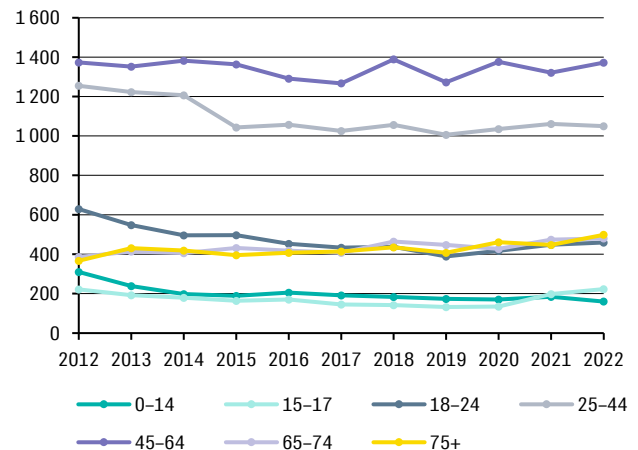
Im Strassenverkehr sind die Unfälle bei Verkehrsteilnehmenden ab 65 Jahren tendenziell schwerwiegender. Personen aus dieser Altersgruppe machen zwei Fünftel der Getöteten und ein Fünftel der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen aus.

Das Risiko, schwer zu verunfallen, variiert mit dem Alter und der Verkehrsteilnahme. Kinder verunfallen bis ca. 11 Jahre am häufigsten zu Fuss, im Alter von 12 bis 15 Jahren mit dem Velo. Bei den 16- bis 65-Jährigen dominieren die Motorradunfälle. Im Alter zwischen 35 und 75 Jahren sind auch Velounfälle häufig. Ab 80 Jahren ist das Risiko, einen schweren Unfall zu erleiden, zu Fuss am grössten.

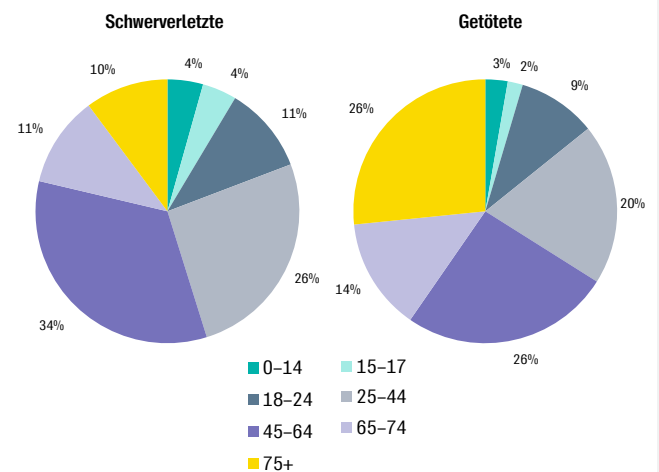
Personen bis 25 Jahre und Personen ab 75 Jahren machten in den letzten fünf Jahren fast die Hälfte der schwer verunfallten Mitfahrerinnen und Mitfahrer aus, während sie bei denjenigen, die sich aktiv am Verkehr beteiligten (d. h. die am Steuer oder am Lenker oder zu Fuss unterwegs waren), nur 29 % ausmachten.

In den letzten fünf Jahren dominierten schwere Unfälle infolge von Unaufmerksamkeit und Ablenkung, vor allem bei den Unfällen, bei denen Kinder bis 3 Jahre und Jugendliche im Alter von 16 bis 19 Jahren betroffen waren. Bei den 8- bis 11-Jährigen und den über 77-Jährigen ist die Missachtung des Vortritts die Hauptursache für Unfälle im Strassenverkehr.

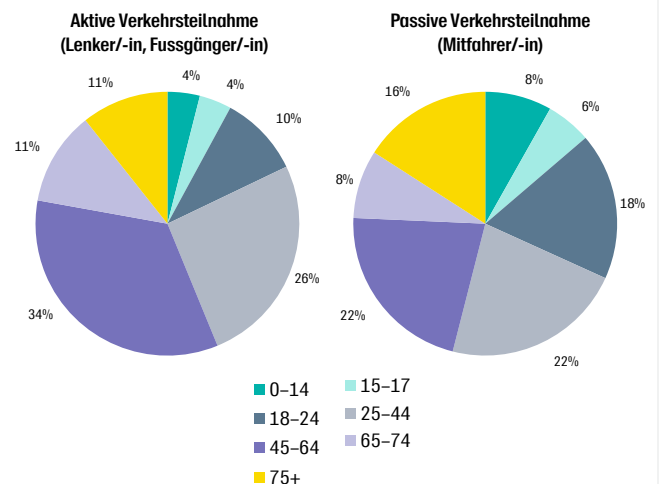
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Alter, 2012–2022



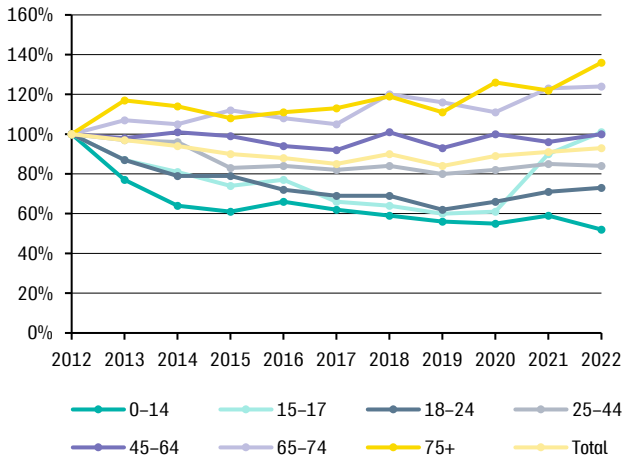
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Alter und Personenart, Ø 2018–2022



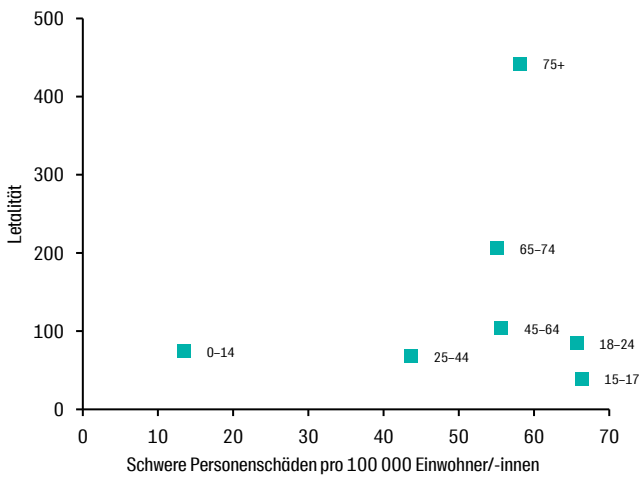
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Alter

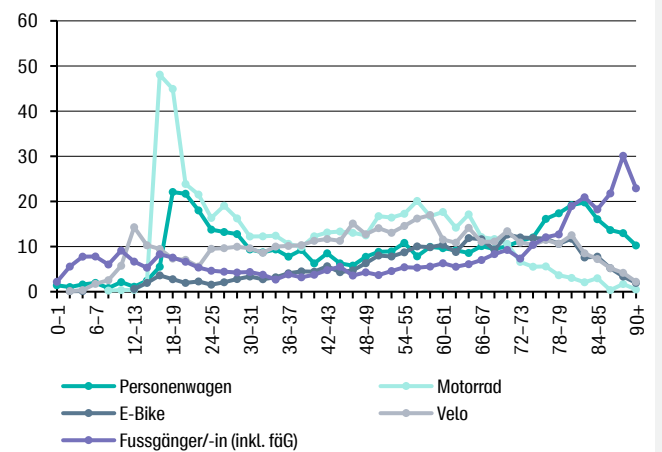
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0–14	152	168	8	6	74
15–17	219	162	4	4	39
18–24	429	409	30	21	85
25–44	1 002	999	48	43	68
45–64	1 312	1 290	60	56	104
65–74	450	428	30	30	206
75+	438	392	61	58	442
Total	4 002	3 848	241	218	111

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Alter



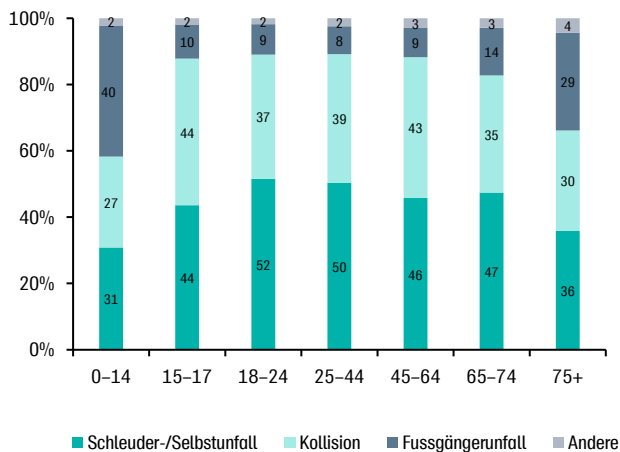
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen, nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2018–2022

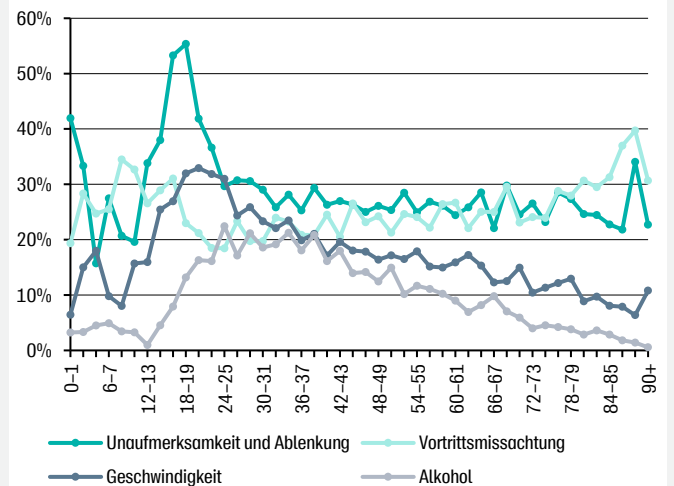


Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Verteilung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp und Alter, Ø 2018–2022



Anteil schwerer Personenschäden, nach Unfallursache und Alter, Ø 2018–2022



Region

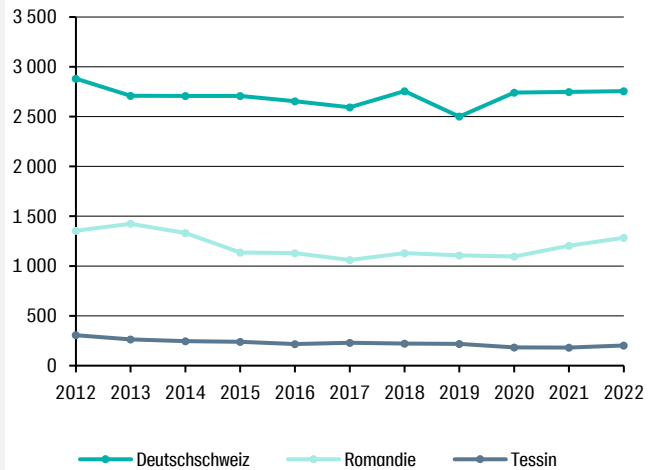
Die Zahl der schweren Personenschäden auf Schweizer Strassen war in den letzten zehn Jahren leichten Schwankungen unterworfen, blieb aber insgesamt relativ stabil. Die Entwicklung verlief jedoch regional unterschiedlich: Während die Zahl der schweren Personenschäden in der Deutschschweiz und in der Romandie im Jahr 2022 nur leicht unter dem Niveau von 2012 liegt (-4% bzw. -5%), beträgt der Rückgang im Tessin 34%.

Insgesamt ereignen sich rund $\frac{2}{3}$ der schweren Personenschäden in der Deutschschweiz, 30% in der Romandie und 5% im Tessin. Bezogen auf die Einwohnerzahl ereignen sich die meisten schweren Personenschäden im Tessin. Dies dürfte vor allem mit dem Touristikverkehr zusammenhängen. Die Romandie weist die höchste Letalität auf (Anzahl Getötete pro 10 000 Personenschäden).

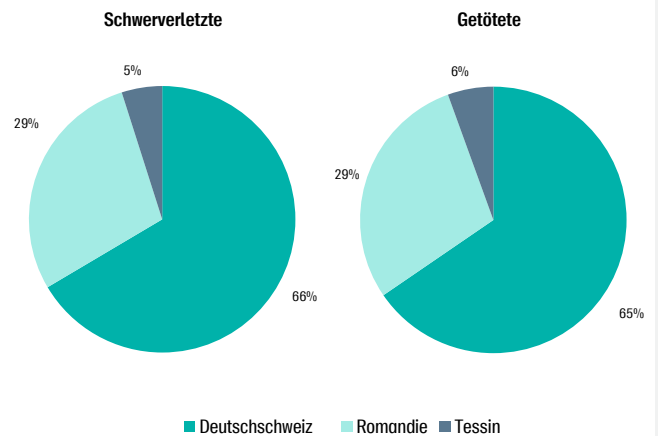
Unterschiede im Unfallgeschehen zwischen den Regionen zeigen sich auch bei der Verkehrsteilnahme. So waren sowohl im Tessin als auch in der Romandie die meisten schwer Verunfallten mit dem Motorrad unterwegs (41% bzw. 33%). In der Deutschschweiz hingegen sind schwere Velo- und E-Bike-Unfälle mit zusammen 38% deutlich häufiger als in den beiden anderen Regionen. Die schwersten E-Bike-Unfälle, d. h. jene mit der höchsten Letalität, ereignen sich jedoch im Tessin. Bei den Unfällen zu Fuss ist die Letalität in der Deutschschweiz am höchsten.

Der häufigste Unfalltyp bei schweren Unfällen ist in allen drei Regionen der Schleuder-/Selbstunfall, wobei der Anteil im Tessin etwas geringer ist als in den beiden anderen Regionen. Bei den Hauptursachen zeigt sich, dass unangepasste Geschwindigkeit im Tessin deutlich seltener (7%) registriert wird als in den beiden anderen Landesteilen (20% bzw. 19%). In den letzten 10 Jahren hat die Bedeutung der Geschwindigkeit als Unfallursache in der Deutschschweiz und in der Romandie jedoch leicht abgenommen.

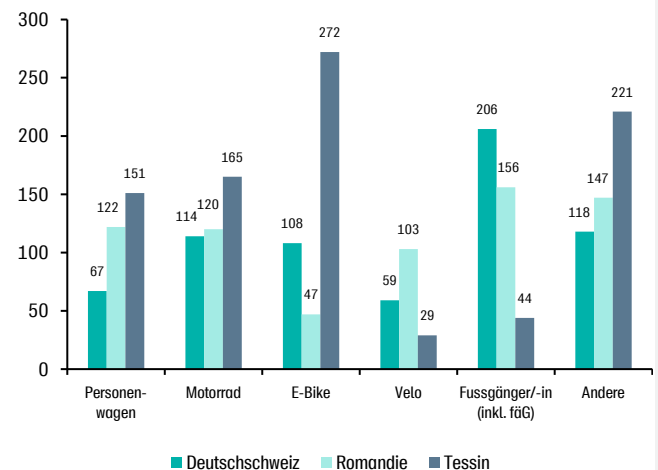
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Sprachregion, 2012–2022



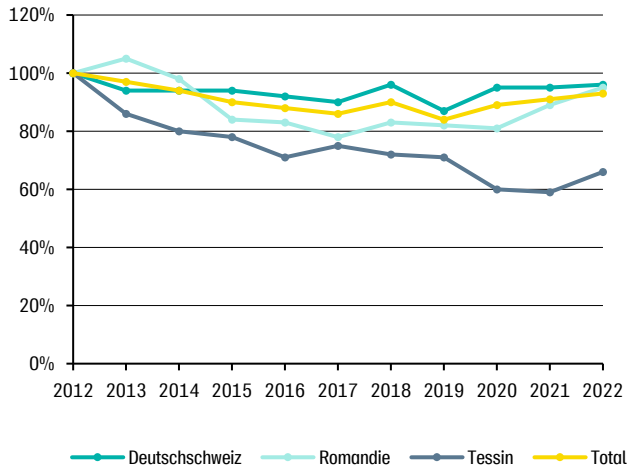
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Sprachregion, Ø 2018–2022



Letalität, nach Sprachregion und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



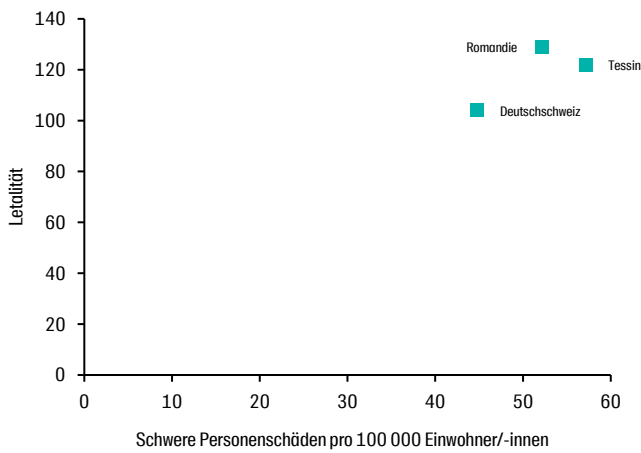
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Sprachregion, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Sprachregion

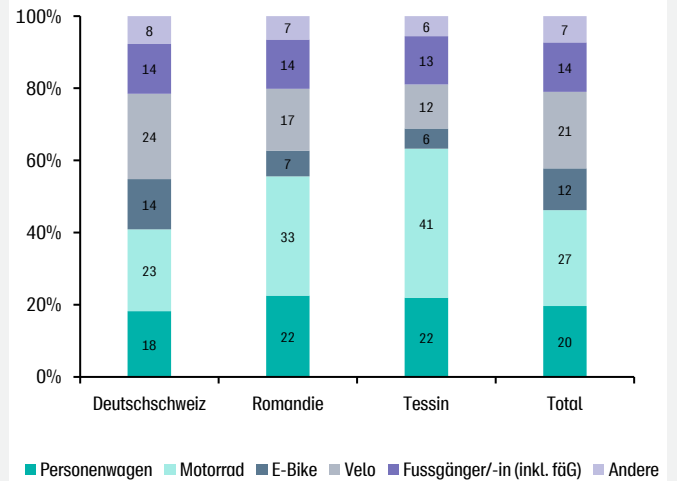
Sprachregion	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Deutschschweiz	2 598	2 558	158	142	104
Romandie	1 211	1 101	73	63	129
Tessin	193	189	10	12	122
Total	4 002	3 848	241	218	111

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Sprachregion

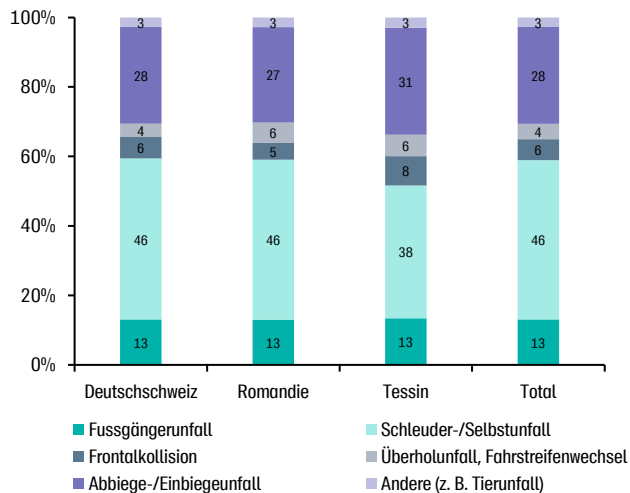


Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

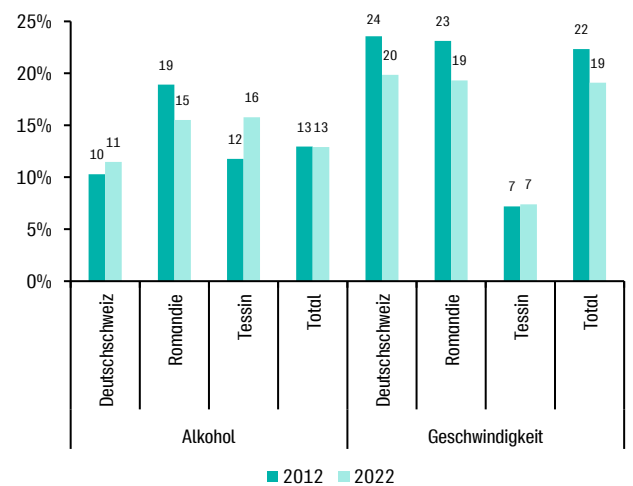
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme und Sprachregion, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp und Sprachregion, Ø 2018–2022



Anteil der Unfallursachen Alkohol und Geschwindigkeit an allen schweren Personenschäden, nach Sprachregion, 2012/2022



Ortslage

Auf Schweizer Strassen ereignen sich die meisten Unfälle mit Schwerverletzten auf Innerortsstrassen (62 %). Tödliche Unfälle geschehen dagegen häufiger auf Ausserortsstrassen (51 %). Dort ist denn auch die Wahrscheinlichkeit am höchsten, dass ein Unfall tödlich endet: Die Letalität ist ausserorts fast 3-mal so hoch wie innerorts und doppelt so hoch wie auf Autobahnen. Besonders hoch ist die Letalität bei Ausserortsunfällen, die sich in Wochenendnächten ereignen. Auch auf Autobahnen ist die Letalität dann deutlich erhöht.

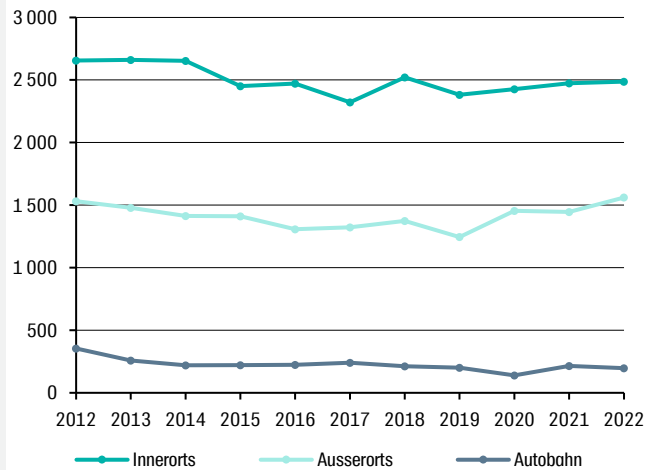
Nachdem die schweren Unfälle auf Ausserortsstrassen in der ersten Hälfte der letzten Dekade abgenommen hatten, ist ihre Zahl vor allem in den letzten drei Jahren wieder angestiegen und befindet sich nun wieder auf dem Niveau von vor 10 Jahren. Deutlich abgenommen hat in diesem Zeitraum dagegen die Zahl der schweren Unfälle auf Autobahnen (-45 %).

An allen drei Ortslagen ist der häufigste Unfalltyp der Schleuder-/Selbstunfall. Auf Ausserortsstrassen und Autobahnen ist etwa die Hälfte der schweren Personenschäden auf diesen Unfalltyp zurückzuführen, innerorts sind es 41 %. Auf Autobahnen sind auch Auffahrunfälle relativ häufig.

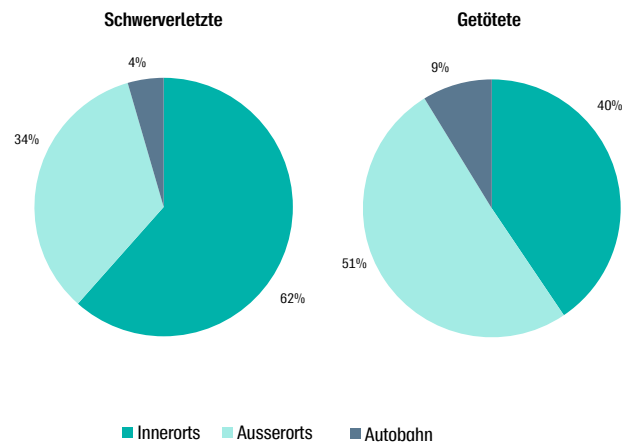
Der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie von Velos und E-Bikes ist innerorts besonders hoch. Zusammen machen sie 61 % der schweren Personenschäden aus. Ausserorts stellen die Motorradfahrenden mit 35 % die grösste Gruppe der schwer Verunfallten.

Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil verunfallen auf Ausserortsstrassen am häufigsten junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren, innerorts Jugendliche (15-17 Jahre) und Personen ab 75 Jahren.

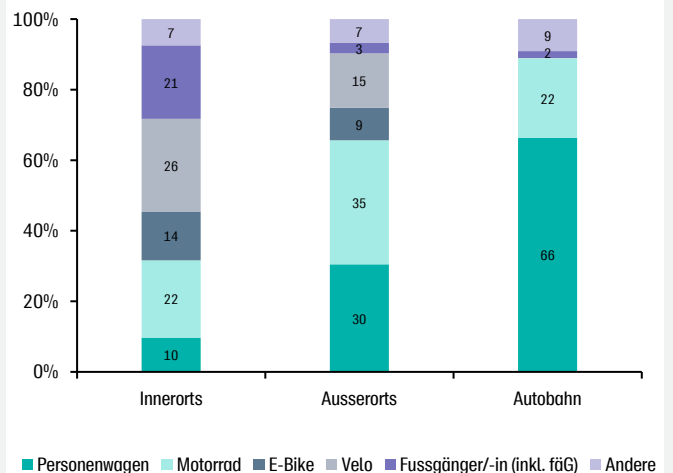
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Ortslage, 2012-2022



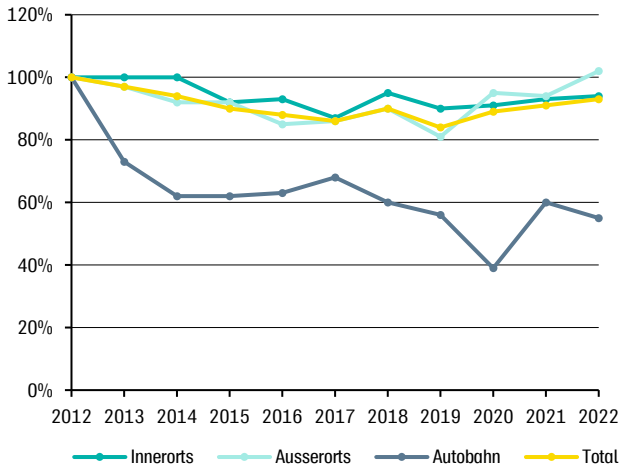
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Ortslage, Ø 2018-2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme und Ortslage, Ø 2018-2022



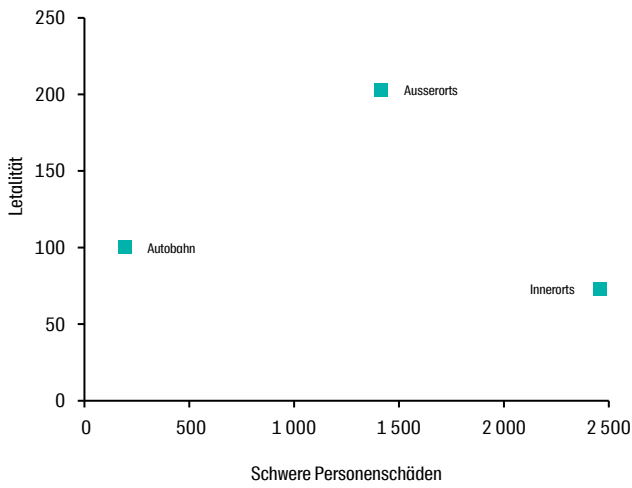
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Ortslage, 2012–2022



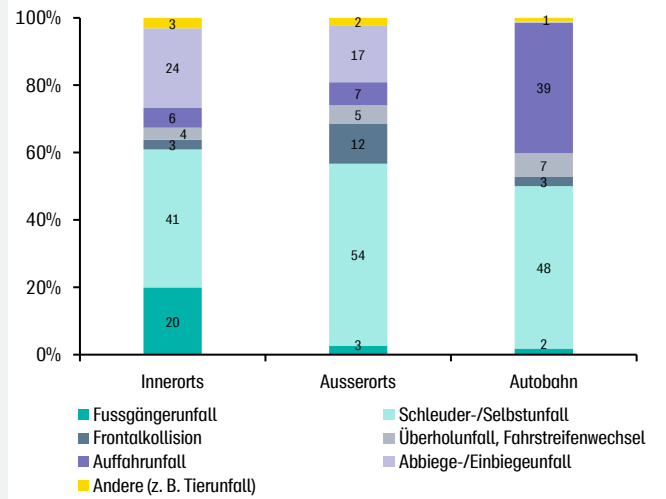
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Ortslage

Ortslage	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Innerorts	2 399	2 369	87	88	73
Ausserorts	1 428	1 306	133	110	203
Autobahn	175	173	21	19	100
Total	4 002	3 848	241	218	111

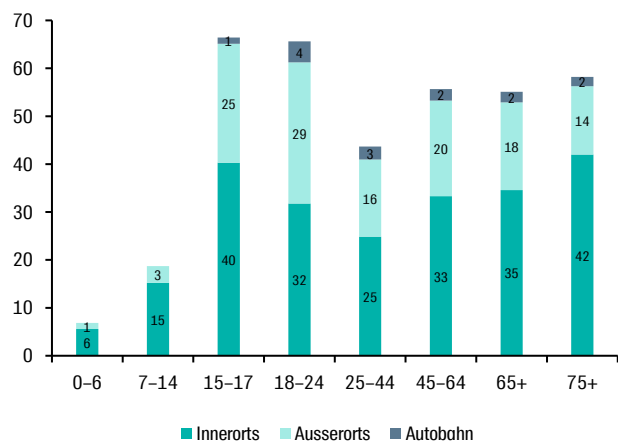
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Ortslage



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp und Ortslage, Ø 2018–2022

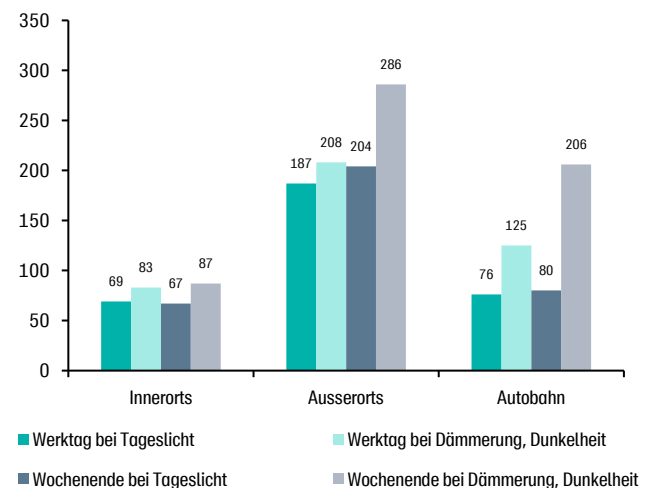


Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen, nach Ortslage und Alter, Ø 2018–2022



Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Letalität, nach Zeitfenster und Ortslage, Ø 2012–2022



Zeit

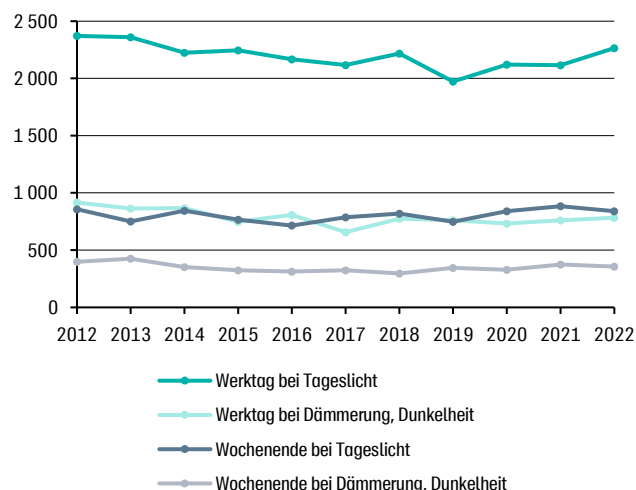
Drei von vier schweren Unfällen ereignen sich bei Tageslicht, vor allem an Werktagen. Nur etwa jeder zehnte schwere Unfall passiert in Wochenendnächten. Diese Unfälle sind jedoch besonders folgenschwer: Während an Werktagen bei Tageslicht pro 10 000 Verunfallten 99 Personen sterben, sind es in den Wochenendnächten 162.

Die erhöhte Letalität in den Wochenendnächten dürfte zumindest teilweise damit zusammenhängen, dass zwischen 20 Uhr und 6 Uhr Alkohol die häufigste Unfallursache ist und die Folgen dieser Unfälle oft besonders schwerwiegend sind. Tagsüber ist die wichtigste Unfallursache die Vortrittsmissachtung. Es folgen Unaufmerksamkeit und Ablenkung, nicht angepasste Geschwindigkeit und mangelhafte Fahrzeugbedienung. Diese Unfallursachen erreichen am Nachmittag ihre Spitzenwerte, wobei die Vortrittsmissachtung auch am Morgen eine Spitze aufweist.

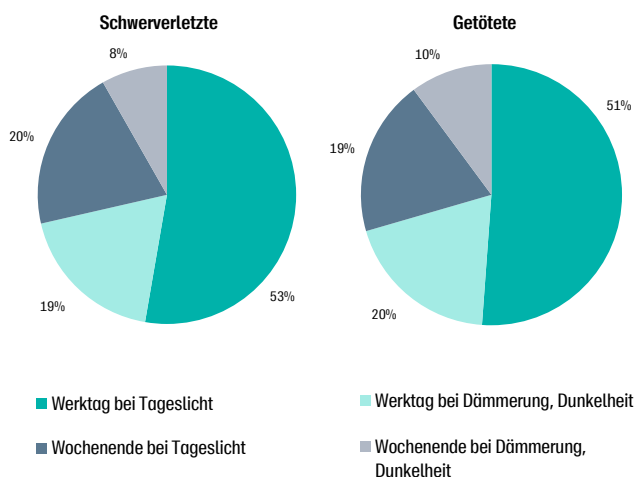
Unfallspitzen in Abhängigkeit von der Tageszeit sind an allen Wochentagen zu beobachten. An Werktagen gibt es zwei Spitzen, eine kleinere am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr und eine deutlich höhere gegen 17 Uhr. Am Wochenende ist die Tagesspitze am Nachmittag um ca. 15 Uhr.

Bei der Betrachtung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme fällt auf, dass insbesondere E-Trottinett-Fahrende häufig in der Dämmerung und Dunkelheit verunfallen. Fast die Hälfte ihrer schweren Unfälle ereignet sich dann. Auch PW-Insassinnen und -Insassen verunfallen mit knapp 40% relativ häufig in der Dunkelheit. Bei den anderen Arten der Verkehrsteilnahme ist dieser Anteil geringer. Bei Motorrädern, E-Bikes und Velos ereignet sich nur jeder vierte bis fünfte schwere Personenschaden bei Dämmerung/Dunkelheit. Sie weisen zudem deutliche saisonale Schwankungen auf: Mehr als 60% ihrer schweren Personenschäden erleiden sie von Mai bis September. Schwere Unfälle von Fussgängerinnen und Fussgängern sind dagegen im Winter häufiger als im Sommer.

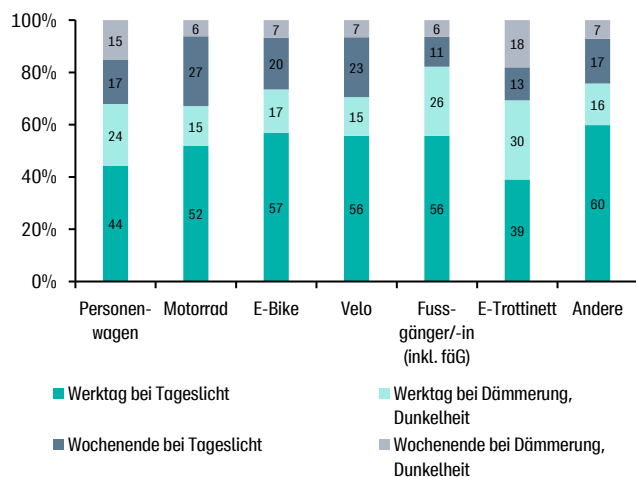
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Zeitfenster, 2012–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Zeitfenster, Ø 2018–2022

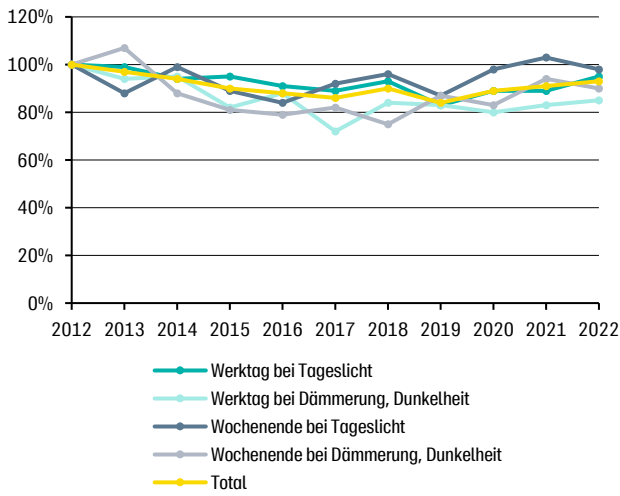


Verteilung der schweren Personenschäden, nach Zeitfenster und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022¹



¹ Bei E-Trottinett Ø 2019–2022

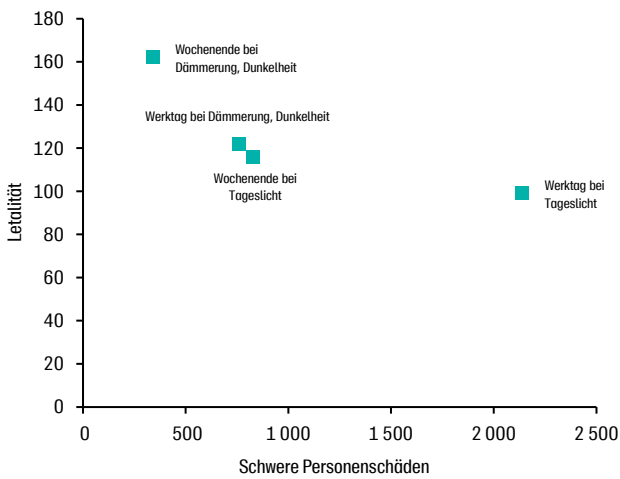
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Zeitfenster, 2012–2022



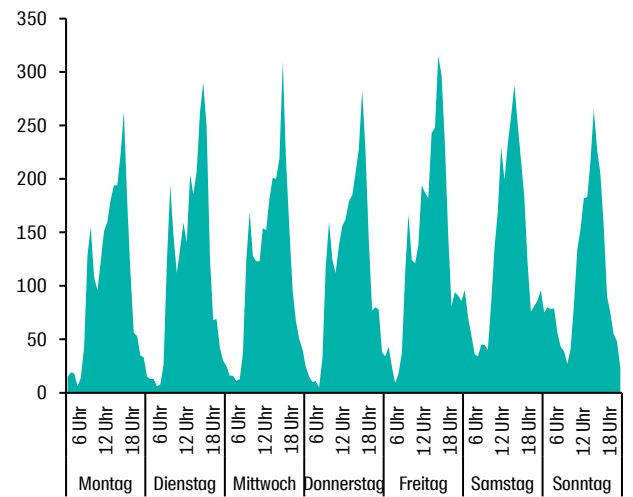
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Zeitfenster

Zeitfenster	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Werktag bei Tageslicht	2 146	2 028	119	111	99
Werktag bei Dämmerung, Dunkelheit	730	720	53	42	122
Wochenende bei Tageslicht	791	783	48	42	116
Wochenende bei Dämmerung, Dunkelheit	335	317	21	22	162
Total	4 002	3 848	241	218	111

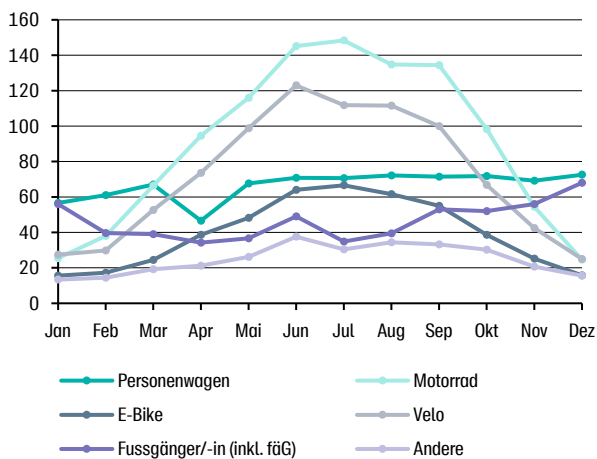
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Zeitfenster



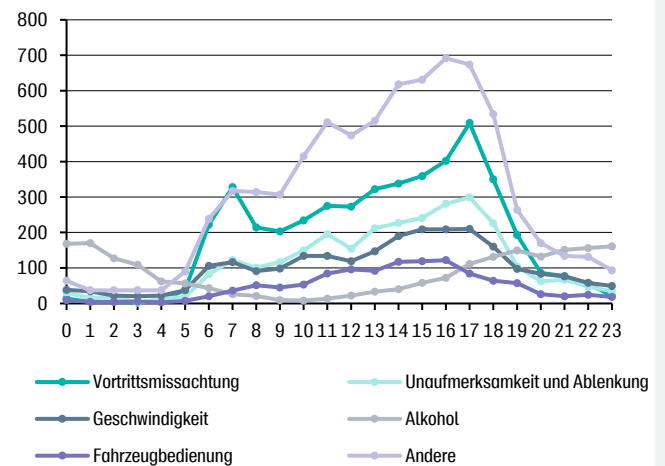
Schwere Personenschäden, nach Wochentag und Uhrzeit, Σ 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme und Monat, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden, nach Hauptursache und Uhrzeit, Σ 2018–2022



Unfalltypen

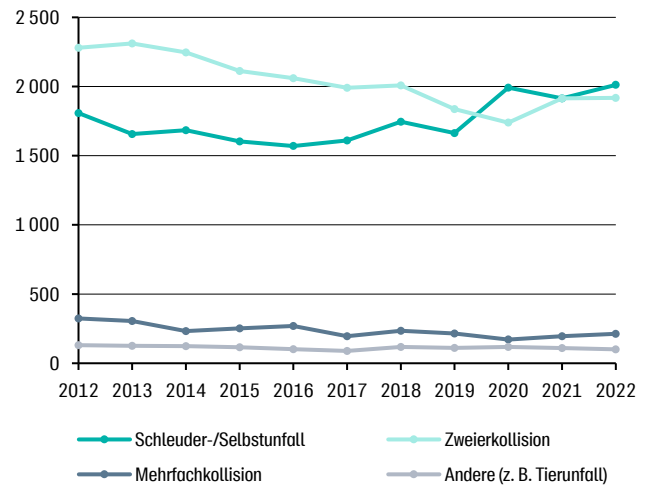
Insgesamt werden auf Schweizer Strassen etwas mehr schwere Personenschäden durch Kollisionen (50 %) als durch Schleuder-/Selbstunfälle (47 %) registriert. In den letzten 10 Jahren hat jedoch die Bedeutung der Schleuder-/Selbstunfälle zugenommen, während diejenige der Kollisionen abgenommen hat. Dies ist auf unterschiedliche Entwicklungen zurückzuführen: Die Zahl der schweren Personenschäden durch Schleuder-/Selbstunfälle hat zwischen 2012 und 2022 um 11 % zugenommen. Bei den Kollisionen ist ein Rückgang um 18 % zu verzeichnen. Dabei haben die Mehrfachkollisionen stärker abgenommen als die Zweierkollisionen (-34 % vs. -16 %).

Schleuder-/Selbstunfälle haben im Durchschnitt schwerere Folgen als Kollisionen: Die Letalität der Schleuder-/Selbstunfälle ist fast doppelt so hoch. Diese Unfälle verursachen mit 50 % auch die meisten Todesopfer. Mehrfachkollisionen sind im Durchschnitt am wenigsten schwerwiegend.

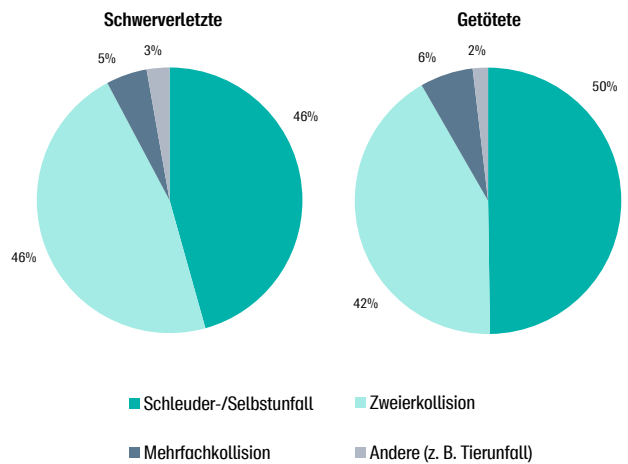
Sowohl bei den Schleuder-/Selbstunfällen als auch bei den Kollisionen gibt es im Tagesverlauf eine zeitliche Spitze am Nachmittag und frühen Abend. Kollisionen im Feierabendverkehr sind deutlich häufiger als Kollisionen im Morgenverkehr. In den Nachtstunden handelt es sich bei der Mehrheit der schweren Unfälle um Schleuder-/Selbstunfälle. Diese sind nachts auch etwas schwerwiegender als am Tag. Gleiches gilt für die anderen Unfalltypen.

Bei den Hauptursachen zeigen sich wiederum Unterschiede zwischen den Unfalltypen. Schleuder-/Selbstunfälle sind häufig auf nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen, gefolgt von Alkoholkonsum und Unaufmerksamkeit/Ablenkung. Bei den Zweierkollisionen dominiert dagegen die Vortrittsmissachtung. Mehrfachkollisionen sind zu ähnlichen Anteilen auf Unaufmerksamkeit/Ablenkung und Vortrittsmissachtung zurückzuführen.

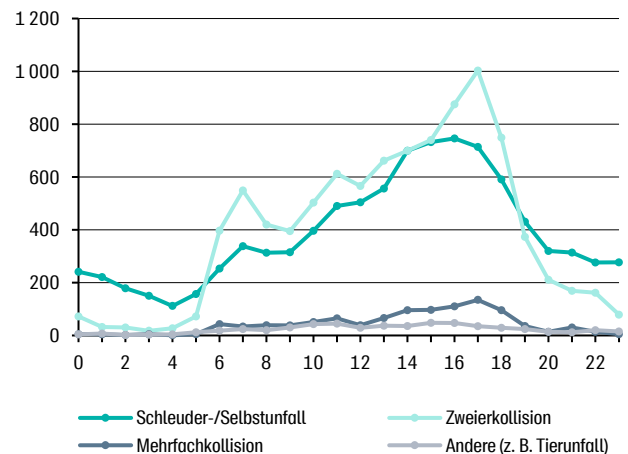
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp, 2012–2022



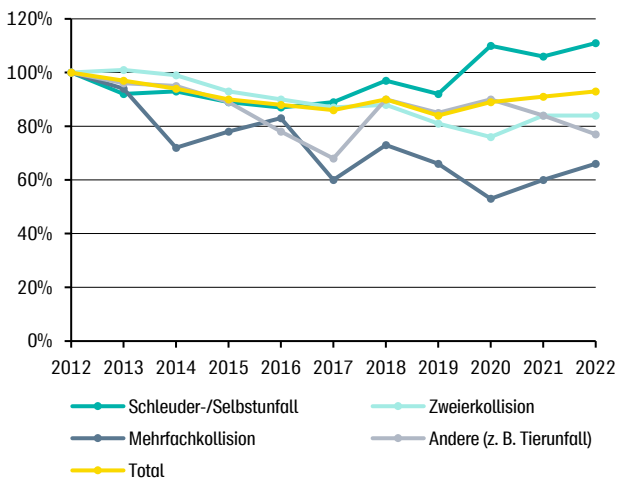
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden, nach Unfalltyp und Uhrzeit, Σ 2018–2022



Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Unfalltyp, 2012–2022



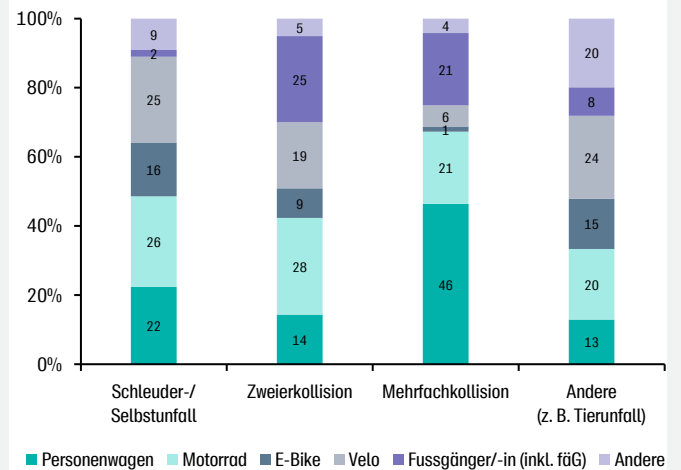
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Unfalltyp

Unfalltyp	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Schleuder-/Selbstunfall	1 888	1 757	124	108	166
Zweierkollision	1 819	1 792	98	91	89
Mehrfachkollision	199	192	14	14	68
Andere (z. B. Tierunfall)	96	107	5	4	124
Total	4 002	3 848	241	218	111

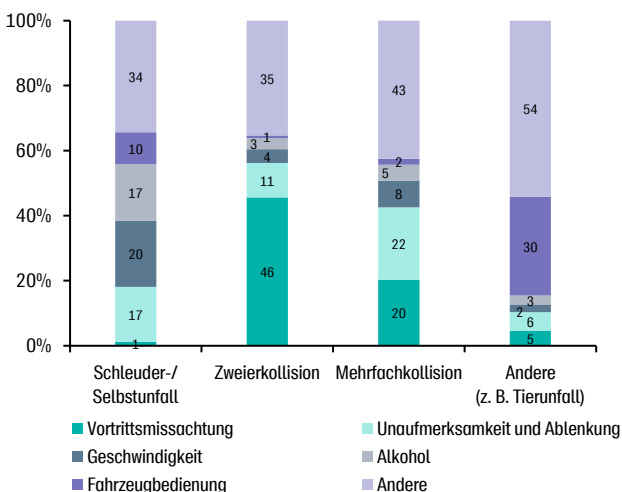
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Unfalltyp



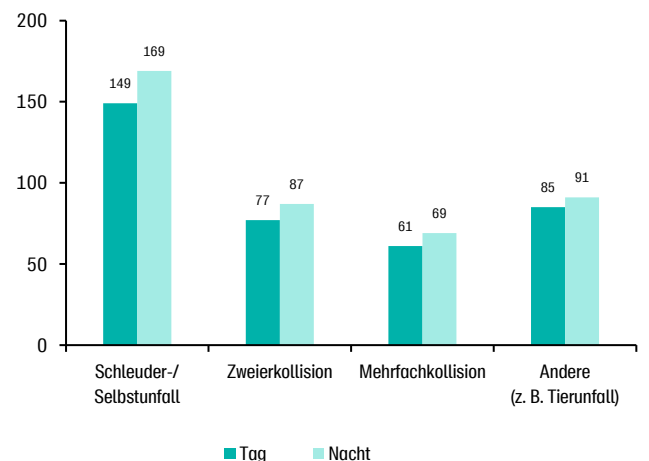
Verteilung der schweren Personenschäden, nach Verkehrsteilnahme und Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen von schweren Unfällen, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Letalität, nach Lichtverhältnis und Unfalltyp, Ø 2018–2022



Unfallursachen

In der Regel kommen bei einem Unfall mehrere Ursachen zusammen. Die Polizei kann den Unfallbeteiligten bis zu drei verschiedene Unfallursachen zuweisen. Für jeden Unfall wird zudem eine Hauptursache registriert.

Die vier häufigsten Hauptunfallursachen sind Unaufmerksamkeit/Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit und Alkohol. Die Zahl der alkoholbedingten Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und lag 2022 nur noch knapp unter dem Wert von 2012. Bei den anderen Hauptursachen haben sich die Zahlen im Vergleich zum Vorjahr deutlich weniger verändert.

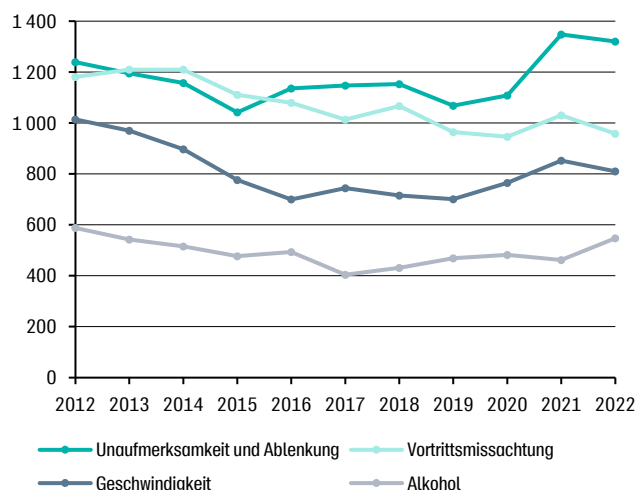
Unaufmerksamkeit/Ablenkung verursacht die meisten schweren Personenschäden, gefolgt von Vortrittsmissachtung. Allerdings ist die Letalität bei Alkohol- und Geschwindigkeitsunfällen mehr als doppelt so hoch wie bei Unfällen wegen Unaufmerksamkeit/Ablenkung und Vortrittsmissachtung.

Während Vortrittsmissachtung bei über 40 % der Kollisionen als Hauptursache registriert wird, spielt sie bei Schleuder- und Selbstunfällen praktisch keine Rolle. Bei Letzteren ist Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache (21 %), gefolgt von Unaufmerksamkeit/Ablenkung und Alkohol (je 17 %). Bei Kollisionen spielen Alkohol und Geschwindigkeit eine deutlich geringere Rolle als bei Schleuder-/Selbstunfällen.

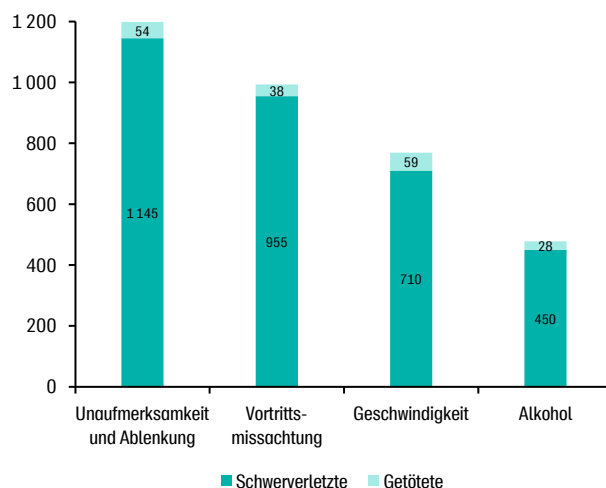
Je nach Ortslage oder Lichtverhältnissen haben die einzelnen Unfallursachen eine unterschiedliche Bedeutung. Innerorts ist mehr als ein Viertel der schweren Unfälle auf eine Vortrittsmissachtung zurückzuführen, ausserorts ist Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache; auf Autobahnen ist es Unaufmerksamkeit/Ablenkung. Fast ein Drittel der schweren Unfälle nachts ist auf Alkohol zurückzuführen – tagsüber sind es 5 %. Die wichtigste Ursache bei schweren Unfällen am Tag ist die Vortrittsmissachtung.

Unaufmerksamkeit/Ablenkung wird in allen Altersgruppen etwa gleich häufig als Unfallursache registriert (13 %–16 %). Dagegen nimmt die Vortrittsmissachtung mit zunehmendem Alter der Hauptverursachenden zu. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist bei den 18- bis 24-jährigen Hauptverursachenden für jeden 5. Unfall verantwortlich, dieser Anteil sinkt mit zunehmendem Alter. Der Anteil alkoholbedingter Unfälle ist bei den 25- bis 44-Jährigen mit 16 % am höchsten.

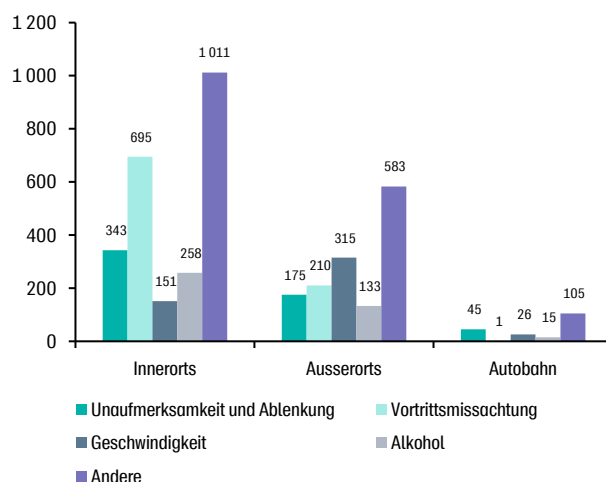
Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Unfallursache, 2012–2022



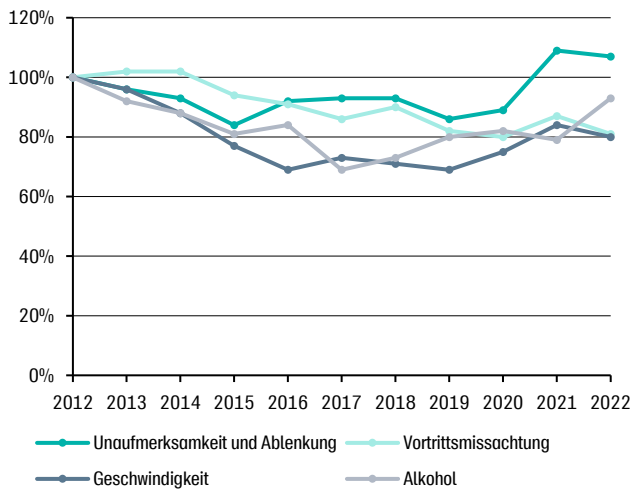
Schwere Personenschäden, nach Unfallursache, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden, nach Hauptursache und Ortslage, Ø 2018–2022



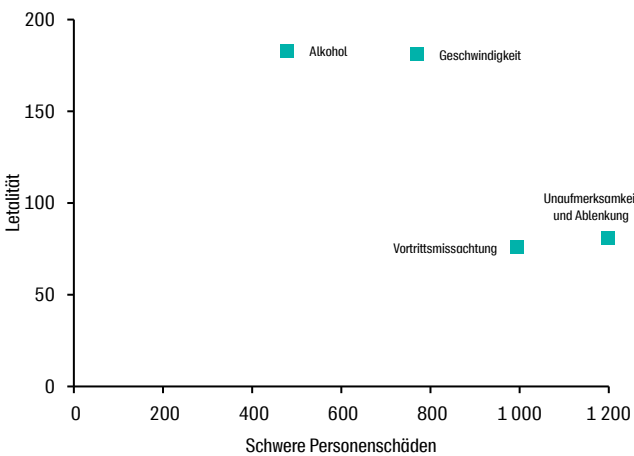
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden, nach Unfallursache, 2012–2022



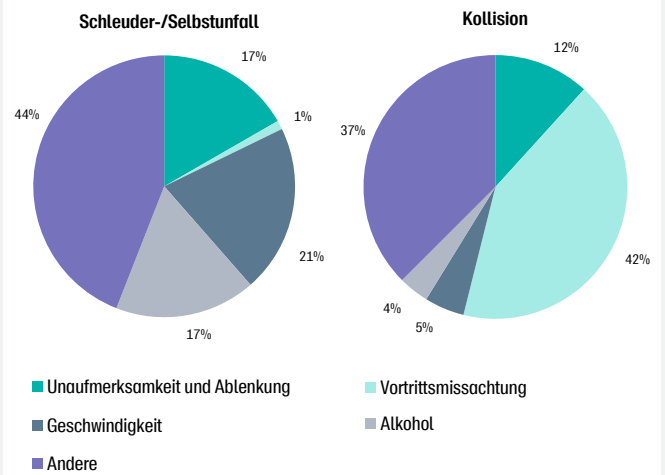
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Unfallursache

Unfallursache	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	1 250	1 145	70	54	81
Vortrittsmissachtung	929	955	29	38	76
Geschwindigkeit	740	710	70	59	181
Alkohol	510	450	37	28	183

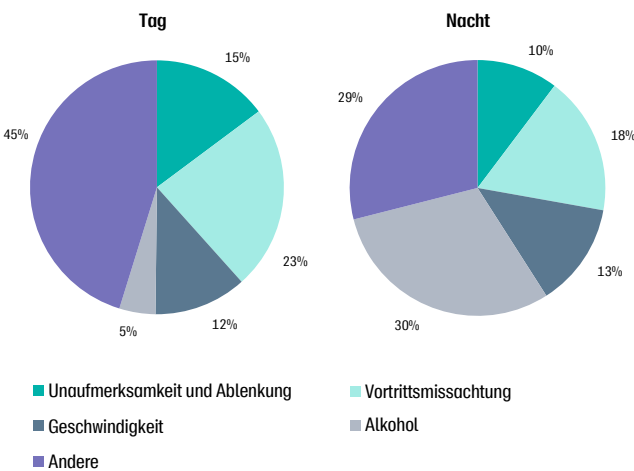
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022), nach Unfallursache



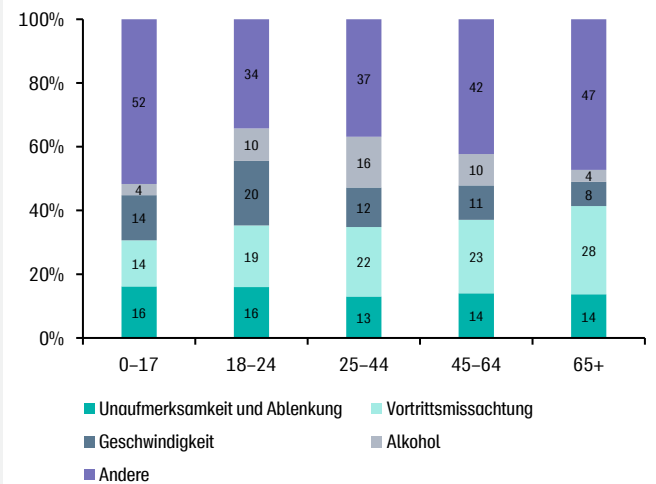
Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen, nach Lichtverhältnis, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen von schweren Unfällen, nach Alter der Hauptverursacher/-innen, Ø 2018–2022



Internationaler Vergleich

Die Daten der OECD ermöglichen einen Vergleich des Unfallgeschehens verschiedener Länder. Für jedes Land liegen Angaben über die Zahl der Getöteten pro Million Einwohnerinnen und Einwohner vor. Ergeben sich Unterschiede zwischen den Ländern, so dürften diese zumindest teilweise auf Unterschiede im Mobilitätsverhalten zurückzuführen sein.

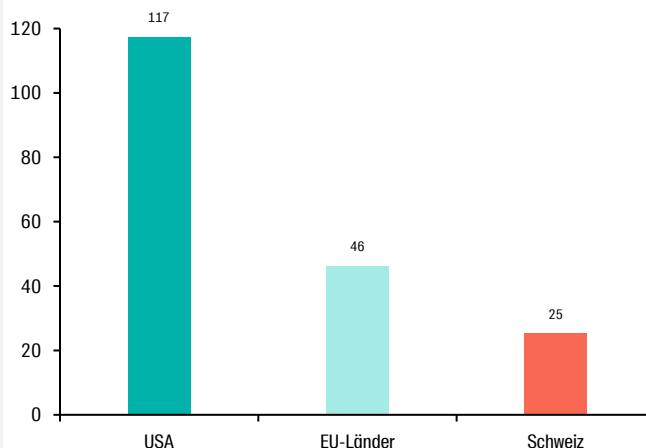
Die Schweiz gehört zu den Ländern mit den sichersten Strassen. Im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021 kamen hierzulande 25 Personen pro Million Einwohnerinnen und Einwohner bei einem Verkehrsunfall ums Leben. In den EU-Ländern waren es 46, in den USA 117. Der Ländervergleich 2021 zeigt, dass Norwegen im Verhältnis zur Bevölkerungsgrösse die tiefste und die USA die höchste Sterblichkeitsrate aufweisen. Die Schweiz liegt auf dem viertbesten Platz.

In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Getöteten pro Million Einwohnerinnen und Einwohner in allen aufgeführten Ländern mit Ausnahme der USA (+24%) zurückgegangen. Den stärksten Rückgang verzeichnete der Spitzenreiter Norwegen mit -57%. In der Schweiz betrug der Rückgang wie in Schweden -43%.

Im internationalen Vergleich weist die Schweiz vor allem bei den 18- bis 64-Jährigen besonders gute Sicherheitswerte auf. In dieser Altersgruppe liegt die Sterblichkeitsrate um mehr als die Hälfte unter dem Niveau der EU-Länder. Auch bei den Kindern und den 65-Jährigen und älteren schneidet die Schweiz etwas besser ab als die EU-Länder. Der Unterschied ist jedoch geringer.

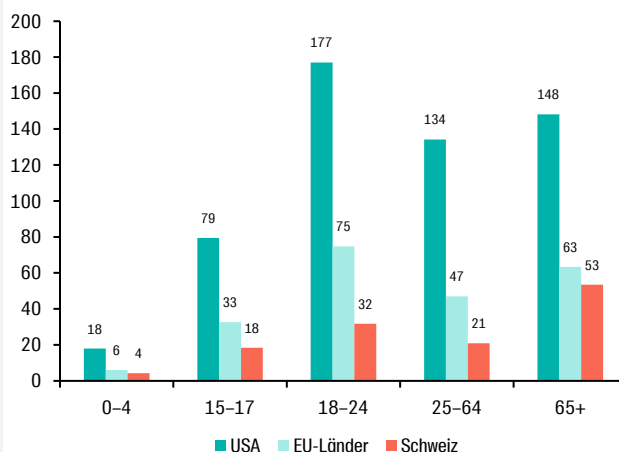
Bezogen auf die einzelnen Arten der Verkehrsteilnahme zeigt sich, dass in der Schweiz im Jahr 2021 im Verhältnis zur Einwohnerzahl und im Vergleich zu den anderen Ländern besonders wenige PW-Insassinnen und -Insassen tödlich verunfallten. Auch beim Fussverkehr liegt die Schweiz im Viertel der sichersten Länder, beim Motorrad- und im Veloverkehr hingegen nur im Mittelfeld.

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2017–2021



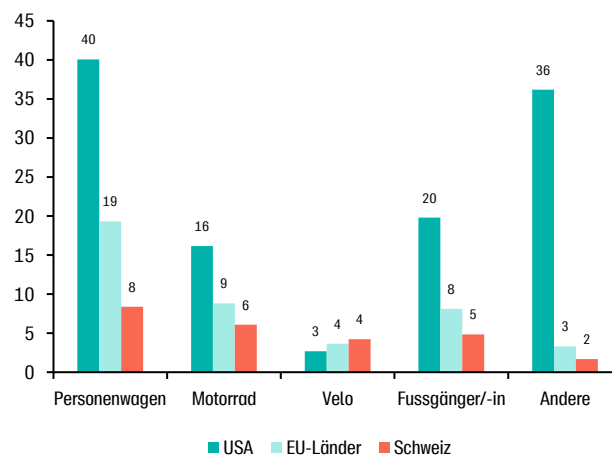
Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen, nach Alter, im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2017–2021



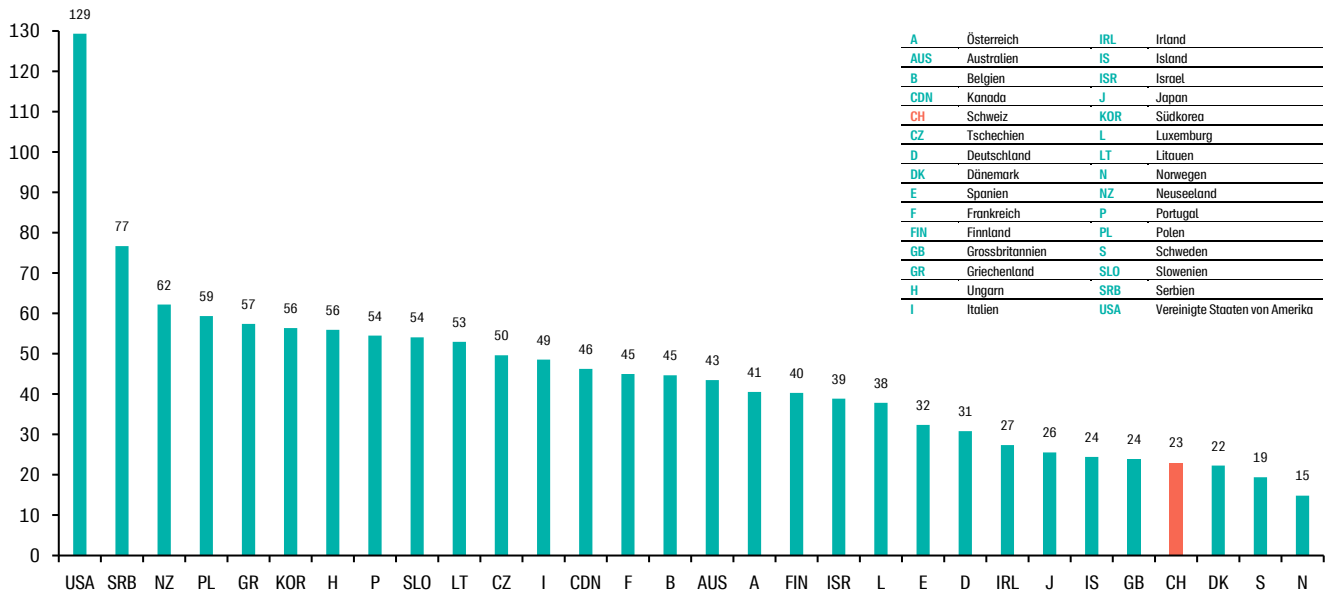
Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen, nach Verkehrsteilnahme, im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2017–2021



Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen, im internationalen Vergleich, 2021



Quelle: OECD: IRTAD

Prozentuale Veränderung der Anzahl Getöteter pro 1 Mio. Einwohner/-innen von 2011 zu 2021, im internationalen Vergleich



Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen, nach Verkehrsteilnahme, im internationalen Vergleich, 2021

Verkehrsteilnahme	USA	SRB	NZ	PL	GR	KOR	H	P	SLO	LT	CZ	I	CDN	F	B	AUS	A	FIN	ISR	L	E	D	IRL	J	IS	GB	CH	DK	S	N	
Personenwagen	...	34	43	29	...	10	27	20	21	31	23	20	29	22	19	20	18	23	13	24	13	13	16	6	11	10	7	9	9	7	
Motorrad	...	7	9	7	...	13	7	14	17	4	8	13	6	10	7	9	10	6	9	5	8	6	4	4	0	5	6	3	3	3	
Velo	...	7	2	5	...	3	5	3	5	4	6	4	1	3	7	2	6	4	2	0	1	4	1	4	3	2	4	4	2	1	
Fussgänger/-in	...	22	5	14	...	20	10	10	7	10	10	8	7	6	6	5	4	4	10	8	6	4	4	9	5	5	4	3	2	2	
Andere	...	7	3	4	...	10	6	8	5	4	3	4	3	3	6	8	3	3	3	2	3	2	1	2	5	1	3	3	2		
Total		129	77	62	59	57	56	56	54	54	53	50	49	46	45	45	43	41	40	39	38	32	31	27	26	24	24	23	22	19	15

Quelle: OECD: IRTAD





Unfallgeschehen im Detail

Die Unfallzahlen entwickelten sich in der letzten Dekade je nach Verkehrsteilnehmergruppe unterschiedlich. Während schwere Personenschäden bei Personenwageninsassinnen und -insassen, Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Töffahrenden tendenziell zurückgingen, bleibt die Zahl der schwer oder tödlich verletzten Velofahrenden weiterhin hoch. Mittlerweile betreffen drei von fünf schweren Personenschäden Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge. Auch verletzen sich immer mehr Seniorinnen und Senioren im Strassenverkehr.



Personenwagen

Im Jahr 2022 wurden 855 PW-Insassinnen und PW-Insassen schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zu 2012 entspricht dies einem Rückgang von 29%. In den Jahren 2021 und 2022 ist jedoch ein Anstieg der Unfallzahlen zu verzeichnen.

Die Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen ist am häufigsten von schweren PW-Unfällen betroffen, gefolgt von den 45- bis 64-Jährigen. In diesen beiden Gruppen zusammen ereignen sich 54% der schweren Personenschäden. Jeder vierte schwere Unfall betrifft Personen im Rentenalter. Bei den Getöteten liegt ihr Anteil mit 38% noch höher.

In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse verunfallen mit dem Personenwagen die 18- bis 24-Jährigen am häufigsten, gefolgt von den 75-Jährigen und älteren. Die Folgen sind für ältere Personen am schwerwiegendsten: Die Letalität ist bei Personen im Rentenalter deutlich höher als in den anderen Altersgruppen.

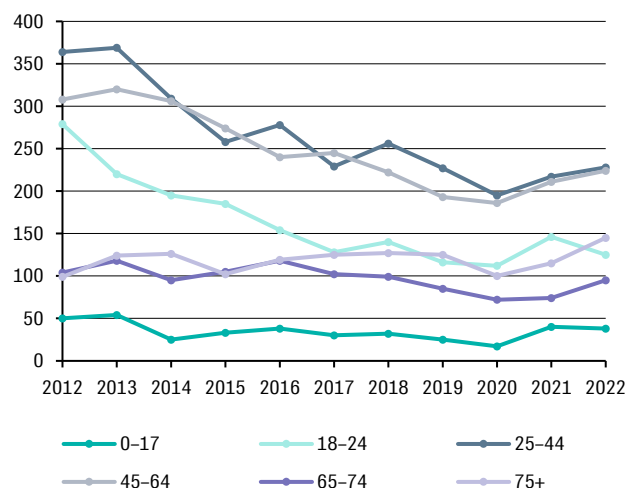
Bezogen auf die zurückgelegten Distanzen verunfallen die 18- bis 24-Jährigen und Personen ab 70 Jahren häufiger als die mittleren Altersgruppen. Bis zum Alter von 24 Jahren sind Männer stärker betroffen als Frauen, ab 70 Jahren ist es umgekehrt.

Bei drei von vier schweren Personenschäden bei PW-Insassinnen und -Insassen ist der Lenker oder die Lenkerin betroffen. Männer verunfallen häufiger in Personenwagen als Frauen. Etwas mehr als die Hälfte der Unfälle ereignet sich ausserorts, knapp ein Drittel innerorts. $\frac{2}{3}$ der Unfälle ereignen sich an Werktagen.

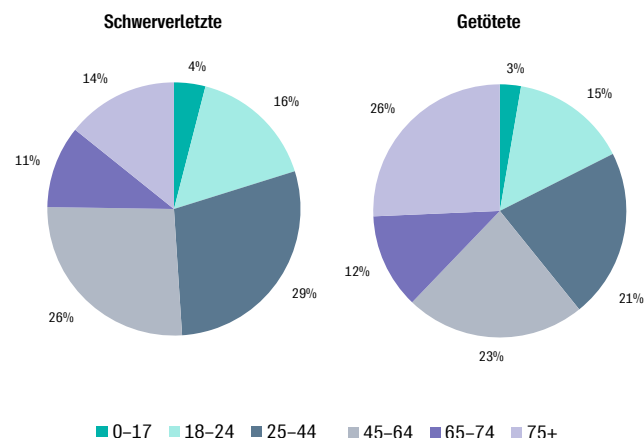
Etwas mehr als die Hälfte der schweren Personenschäden bei Insassinnen und Insassen von Personenwagen ist auf Schleuder- und Selbstunfälle zurückzuführen. Sowohl Schleuder-/Selbstunfälle als auch Kollisionen ereignen sich mehrheitlich ausserorts. Einzig Auffahrunfälle sind auf Autobahnen häufiger als an den anderen Ortstagen.

Fast die Hälfte der schweren Schleuder- und Selbstunfälle ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit oder Alkohol zurückzuführen. Bei den Kollisionen ist Vortrittsmissachtung die häufigste Unfallursache (23%), gefolgt von Unaufmerksamkeit/Ablenkung (18%).

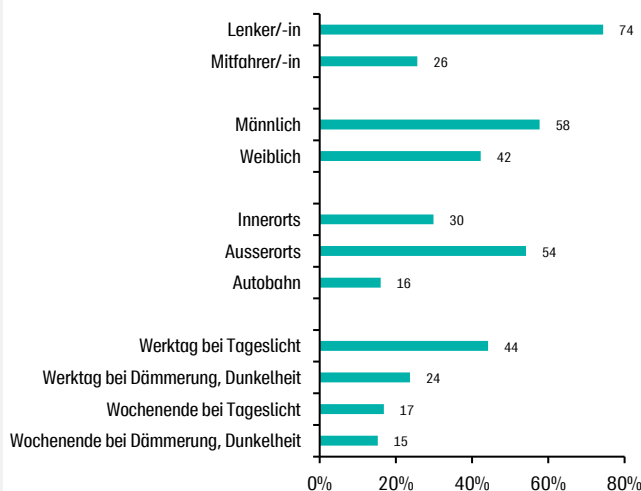
Entwicklung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen, nach Alter, 2012–2022



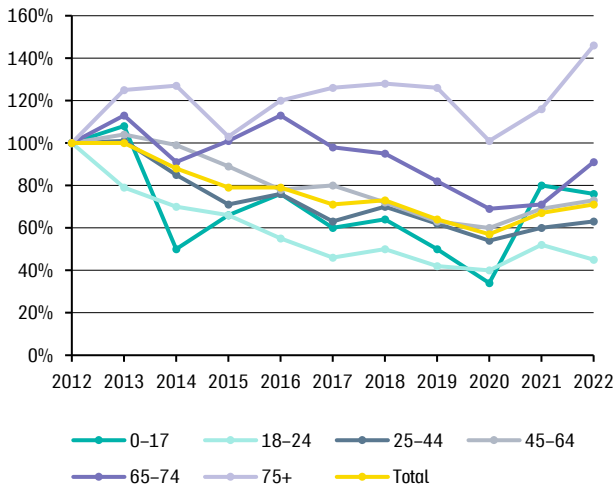
Verteilung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen, nach Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



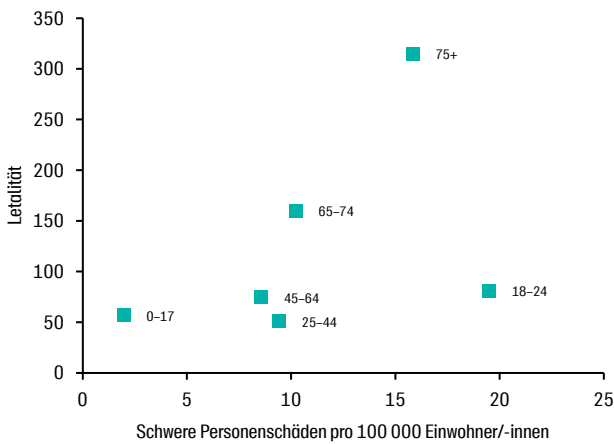
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei PW-Insassen/-innen, nach Alter

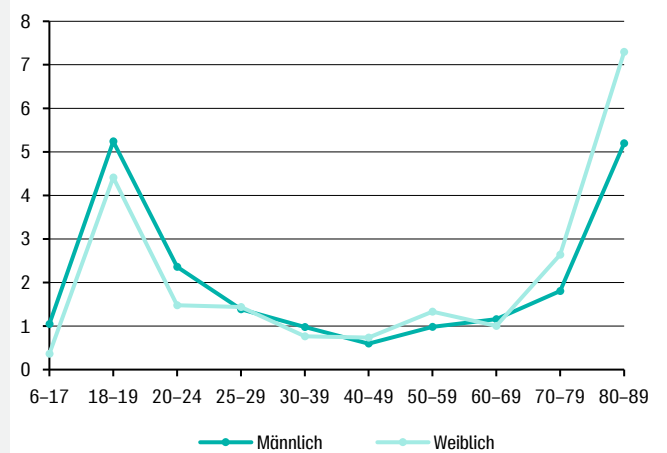
Alter	Schwerer Verletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0–17	36	29	2	2	57
18–24	106	117	19	11	81
25–44	209	208	19	16	51
45–64	208	190	16	17	75
65–74	86	76	9	9	160
75+	123	103	22	19	315
Total	768	724	87	73	85

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei PW-Insassen/-innen, nach Alter



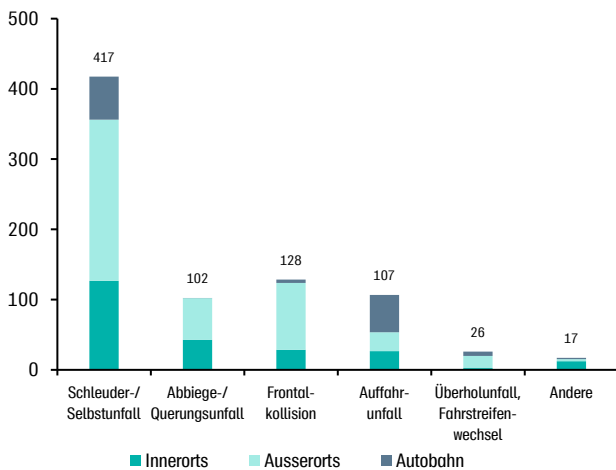
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei PW-Insassen/-innen nach Geschlecht und Alter, 2021

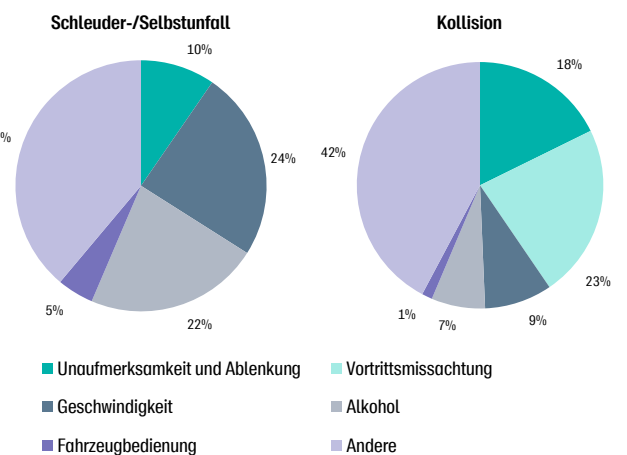


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden bei PW-Insassen/-innen, nach Ortslage und Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von PW-Insassen/-innen, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Motorrad

Im Jahr 2022 wurden 1109 Motorradfahrende schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zu 2012 entspricht dies einem Rückgang um 14 %, wobei die Unfallzahlen in den letzten drei Jahren wieder angestiegen sind. In den jüngeren und den älteren Altersgruppen ereigneten sich 2022 mehr Motorradunfälle als 2012.

Mehr als ein Drittel der schweren Personenschäden bei Motorradfahrenden betrifft die 45- bis 64-Jährigen. Auch die 25- bis 44-Jährigen und die jungen Erwachsenen verunfallen häufig mit dem Motorrad (29 % bzw. 17 %). Der Anteil der unter 18-Jährigen lag im Zeitraum 2018-2022 bei 8 %. 2021 und 2022 ereigneten sich in dieser Altersgruppe jedoch mehr als doppelt so viele schwere Motorradunfälle wie 2020. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass das Mindestalter für verschiedene Motorradkategorien per 1.1.2021 gesenkt wurde.

In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse haben die 18- bis 24-Jährigen am meisten schwere Motorradunfälle, die 75-Jährigen und älteren am wenigsten. Für Personen im Rentenalter sind die Folgen dieser Unfälle aber am schwersten. Sie haben eine deutlich höhere Letalität als die anderen Altersgruppen.

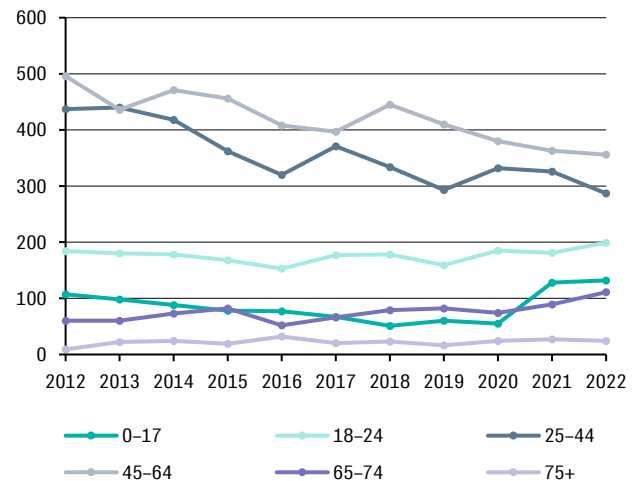
In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen ist die Unfallrate bei den 15- bis 19-Jährigen höher als in den meisten anderen Altersgruppen. In einigen Altersgruppen weisen die Männer, in anderen die Frauen die höheren Unfallraten auf.

Bei den meisten schwer verunfallten Motorradfahrenden handelt es sich um Männer. Die Hälfte der Unfälle ereignet sich innerorts, knapp die Hälfte ausserorts. Auf Autobahnen sind schwere Motorradunfälle selten.

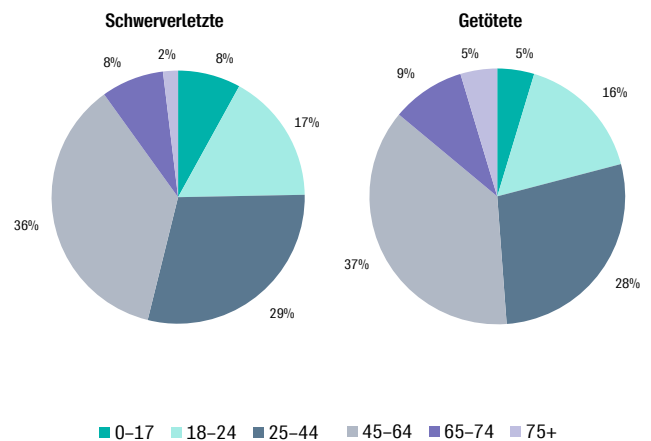
45 % der schweren Motorradunfälle sind Schleuder-/Selbstunfälle. Etwas mehr als die Hälfte dieser Unfälle passiert ausserorts. Kollisionen insgesamt ereignen sich vor allem innerorts, Frontalkollisionen und Überholunfälle jedoch mehrheitlich ausserorts.

Jeder dritte Schleuder-/Selbstunfall ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen, jeder fünfte auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Bei den Kollisionen ist die Vortrittsmissachtung die häufigste Ursache (43 %). Nicht angepasste Geschwindigkeit und Alkohol sind für weniger als 10 % dieser Unfälle verantwortlich.

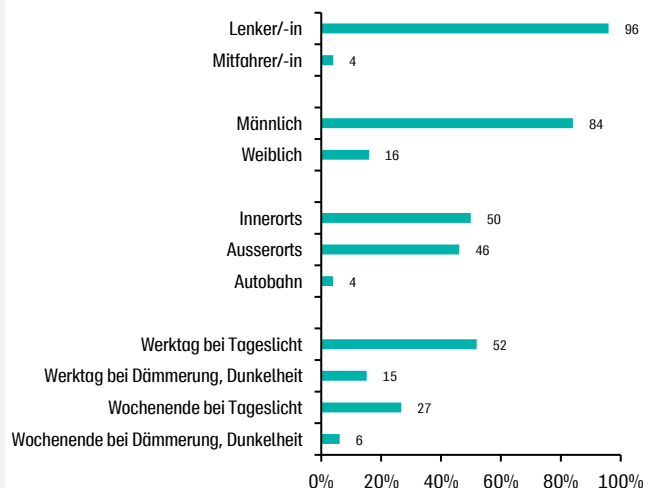
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrenden, nach Alter, 2012-2022



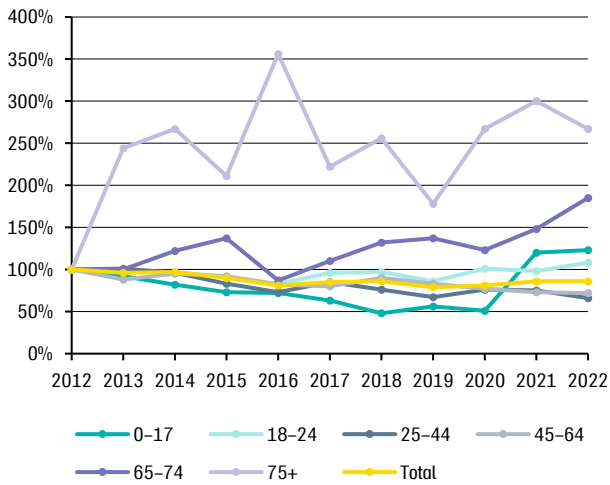
Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrenden, nach Alter, Ø 2018-2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrenden, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018-2022



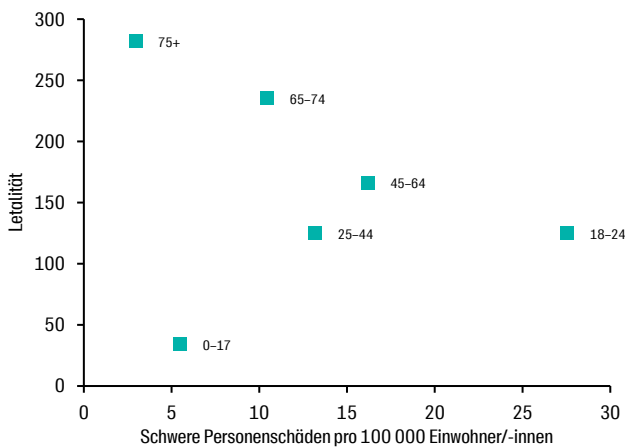
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahren, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Motorradfahren, nach Alter

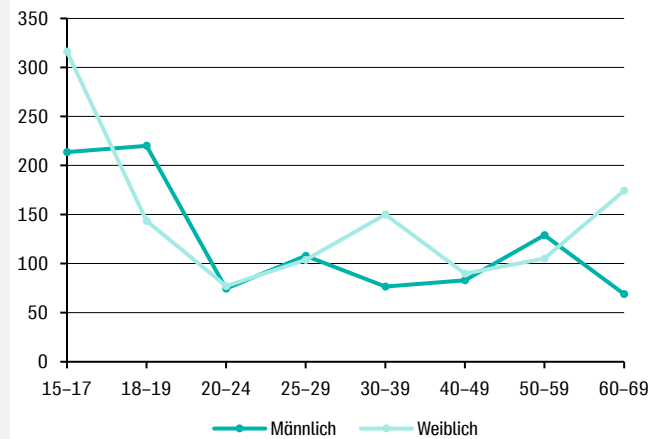
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0–17	129	83	3	2	34
18–24	191	173	8	7	125
25–44	273	302	14	12	125
45–64	340	375	16	16	166
65–74	109	83	2	4	235
75+	21	20	3	2	282
Total	1 063	1 037	46	43	136

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Motorradfahren, nach Alter



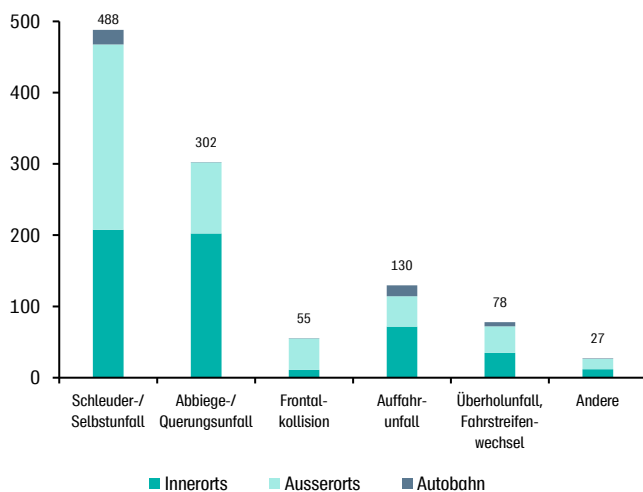
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei Motorradfahren, nach Geschlecht und Alter, 2021

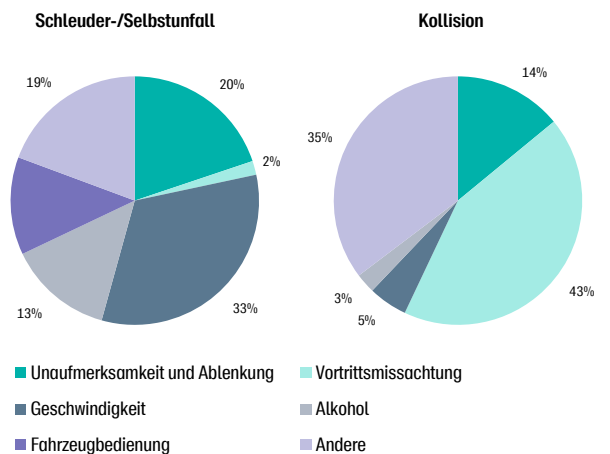


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden bei Motorradfahren, nach Ortstage und Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von Motorradfahren, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



E-Bike

Im Jahr 2022 wurden 583 E-Bike-Fahrende schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zu 2012 hat sich diese Zahl fast versiebenfacht. In allen Altersgruppen verunfallten 2022 mindestens viermal so viele E-Bike-Fahrende wie 2012.

Am meisten schwere E-Bike-Unfälle gibt es bei den 45- bis 64-Jährigen (42%), gefolgt von den 65- bis 74-Jährigen (20%) und den 25- bis 44-Jährigen (18%). Bei den Getöteten sieht die Altersverteilung etwas anders aus. Fast die Hälfte (44%) der Getöteten sind Personen im Alter von 75 Jahren und mehr. Fast alle Getöteten (94%) waren zum Zeitpunkt des Unfalls älter als 44 Jahre.

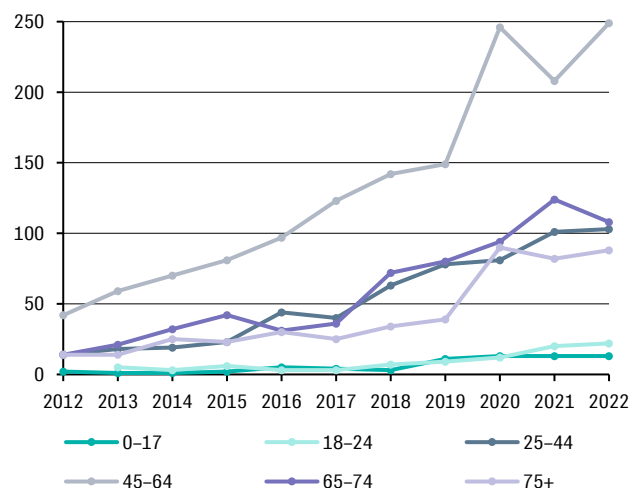
In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse weisen die Personen ab 45 Jahren die höchsten Unfallraten auf. Im Vergleich zu den anderen Altersgruppen ist auch ihre Letalität höher. Mit Abstand am höchsten ist sie bei den 75-Jährigen und älteren.

Bezogen auf die zurückgelegten Distanzen verunfallen Personen von 80 bis 89 Jahren mit dem E-Bike häufiger als die anderen Altersgruppen. Zwischen den Geschlechtern gibt es keine systematischen Unterschiede: In einigen Altersgruppen verunfallen Frauen häufiger, in anderen Männer.

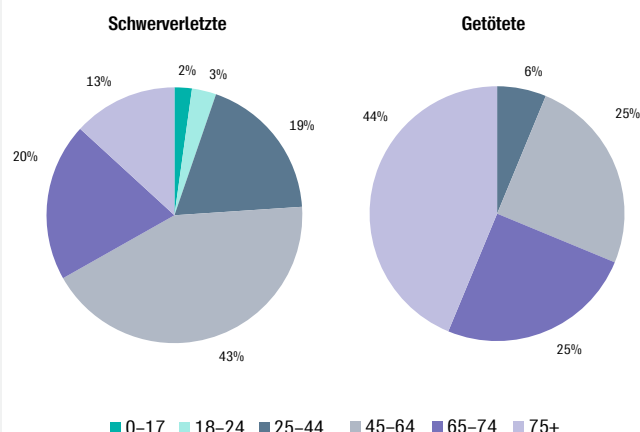
Männer machen bei den schwer verunfallten E-Bike-Fahrenden den grösseren Anteil aus als Frauen (58% bzw. 42%). Die meisten E-Bike-Unfälle passieren mit langsamen E-Bikes (79%). E-Bike-Unfälle geschehen hauptsächlich innerorts. Mehr als die Hälfte der Unfälle (56%) passiert auf geraden Strecken, ein Viertel an Verzweigungen. Etwa $\frac{3}{4}$ der Unfälle ereignen sich bei Tageslicht, vor allem unter der Woche.

Fast $\frac{2}{3}$ der Unfälle sind Schleuder- und Selbstunfälle. Bei diesen ist Unaufmerksamkeit/Ablenkung die häufigste Hauptursache (20%), gefolgt von Alkohol (16%) und nicht angepasster Geschwindigkeit (12%). Bei den Kollisionen spielen diese Ursachen eine untergeordnete Rolle, im Gegensatz zu den Vortrittsmissachtungen: Etwas mehr als die Hälfte der Kollisionen ist darauf zurückzuführen. Beim Kollisionsgegner handelt es sich in der Hälfte der Fälle um einen Personewagen. Bei jeder 7. Kollision ist ein Velo beteiligt.

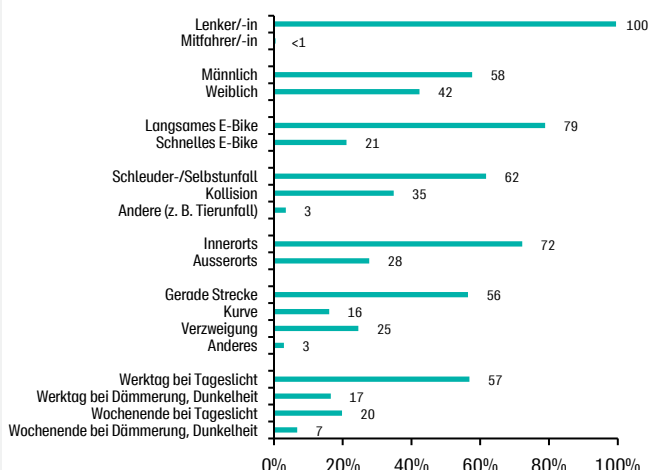
Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden, nach Alter, 2012–2022



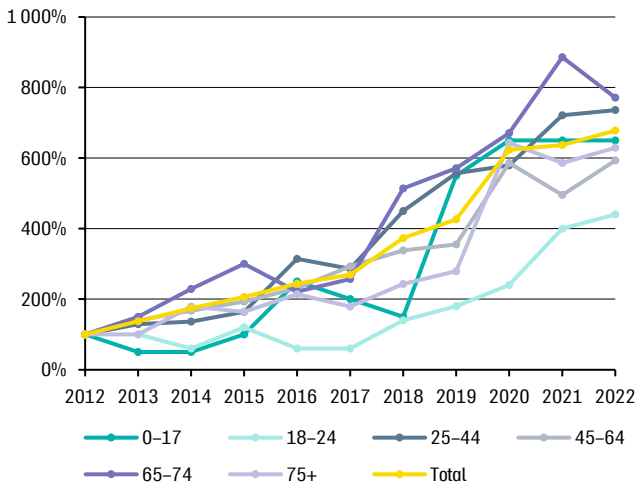
Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden, nach Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



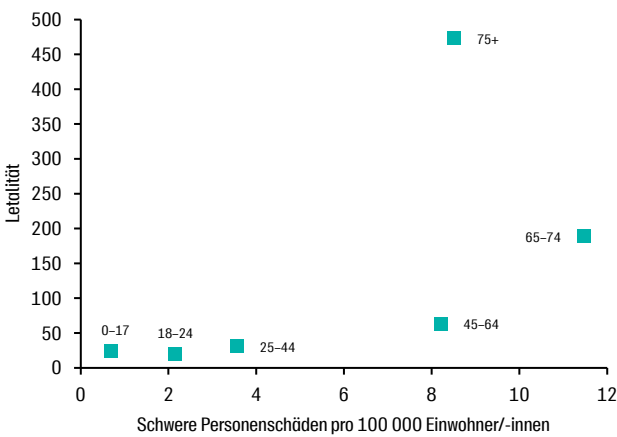
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei E-Bike-Fahrenden, nach Alter

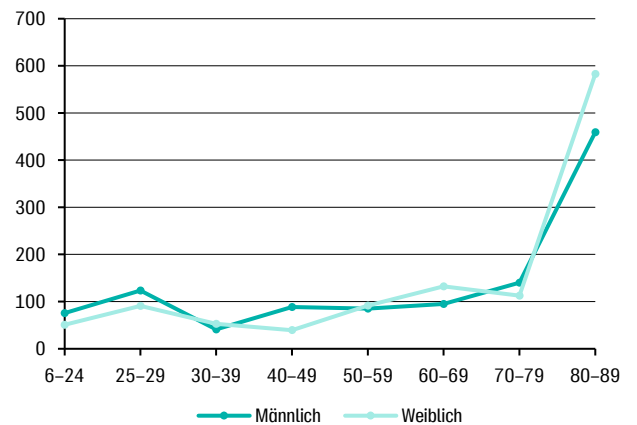
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0–17	12	10	1	0	24
18–24	22	14	0	0	20
25–44	103	85	0	1	31
45–64	243	195	6	4	63
65–74	100	91	8	4	189
75+	80	60	8	7	473
Total	560	455	23	16	115

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei E-Bike-Fahrenden, nach Alter



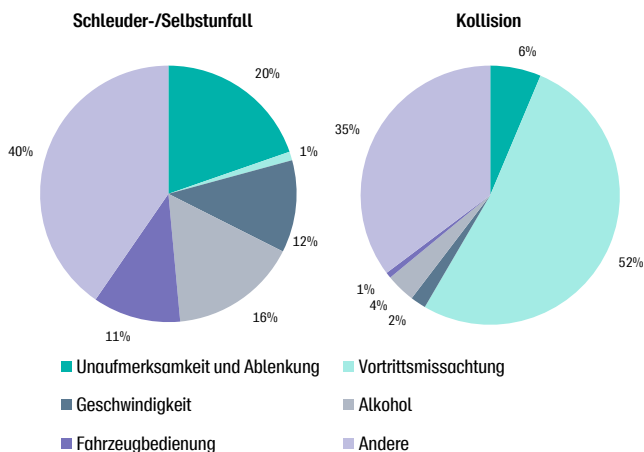
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei E-Bike-Fahrenden, nach Geschlecht und Alter, 2021

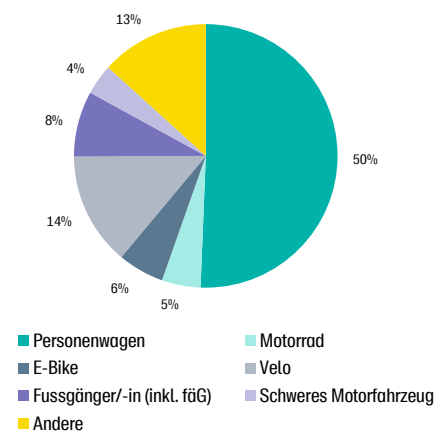


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von E-Bike-Fahrenden, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen von E-Bikes, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Velo

Im Jahr 2022 wurden 788 Velofahrende schwer verletzt oder getötet, 9% weniger als 2012. Während die Zahl der schweren Personenschäden in diesem Zeitraum in den meisten Altersklassen abnahm, stieg sie bei den 45- bis 64-Jährigen (+8%) und bei den Personen ab 75 Jahren (+22%). Die 45- bis 64-Jährigen machen auch den grössten Teil der schweren Personenschäden aus (39%), gefolgt von den 25- bis 44-Jährigen (28%). Bei fast der Hälfte der Getöteten (44%) handelt es sich um Personen im Rentenalter.

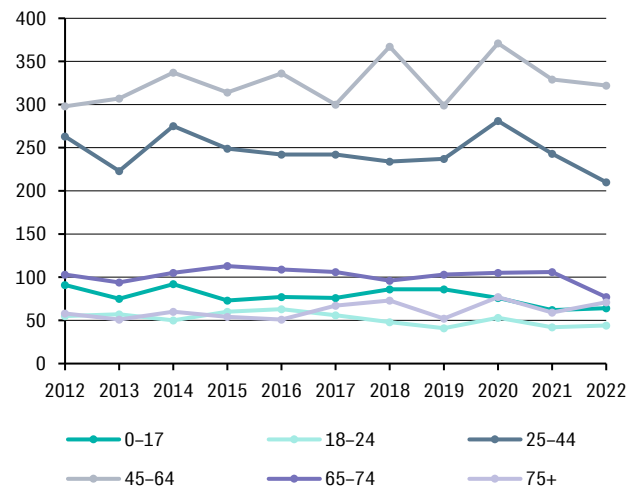
Auch in Bezug auf die Bevölkerungsgrösse haben die 45- bis 64-Jährigen die meisten Unfälle. Die 75-Jährigen und älteren befinden sich bezüglich der Unfallhäufigkeit im Mittelfeld, weisen aber die mit Abstand höchste Letalität auf. Auch die 45- bis 74-Jährigen haben eine höhere Letalität als die jüngeren Altersgruppen.

In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen steigen die Unfallraten mit zunehmendem Alter bis zum Alter von 79 Jahren tendenziell an. In der Altersgruppe der 80- bis 89-Jährigen sind sie deutlich höher. In allen Altersgruppen mit Ausnahme der 80- bis 89-Jährigen weisen die Männer (zum Teil nur geringfügig) höhere Unfallraten auf als die Frauen.

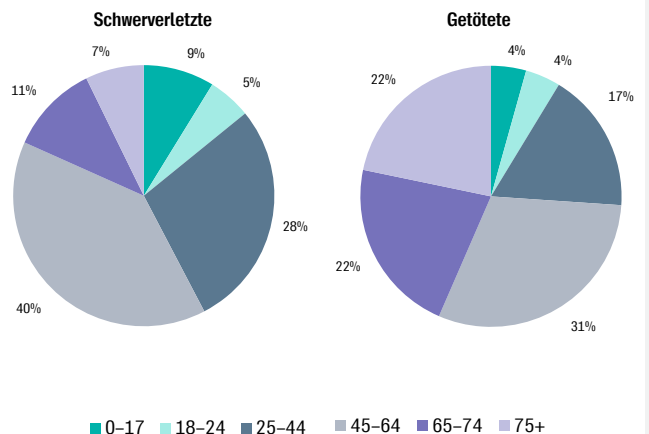
Etwas mehr als 70% der schwer verunfallten Velofahrenden sind Männer. Schwere Velounfälle geschehen hauptsächlich innerorts. Insgesamt passiert rund die Hälfte der Unfälle auf geraden Strecken, knapp ein Drittel an Verzweigungen. Acht von zehn Unfällen ereignen sich bei Tageslicht.

Bei rund der Hälfte der schweren Velounfälle handelt es sich um Schleuder- und Selbstunfälle. Die wichtigsten Hauptursachen bei diesen Unfällen sind Unaufmerksamkeit/Ablenkung (19%), Alkohol (16%) und nicht angepasste Geschwindigkeit (13%). Bei den Kollisionen (rund 40% der Velounfälle) spielen diese Ursachen eine untergeordnete Rolle. Hier sind Vortrittsmissachtungen die wichtigste Ursache (54%). Bei den Kollisionsgegnern handelt es sich mehrheitlich um Personenwagen (57%). Jede 10. Kollision ereignet sich mit einem Fussgänger oder einer Fussgängerin.

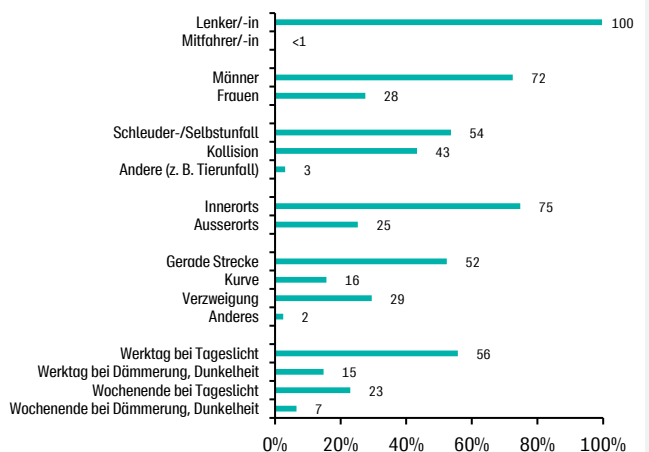
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Velofahrenden, nach Alter, 2012–2022



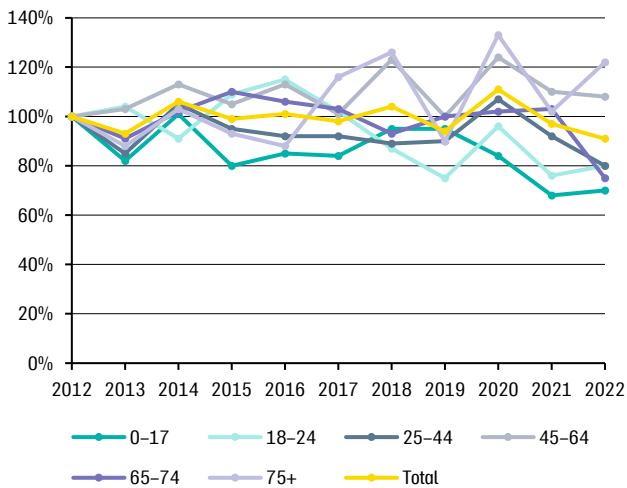
Verteilung der schweren Personenschäden bei Velofahrenden, nach Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei Velofahrenden, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



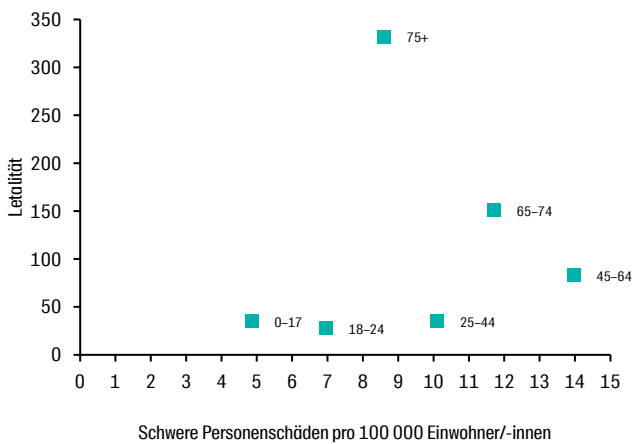
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Velofahrenden, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Velofahrenden, nach Alter

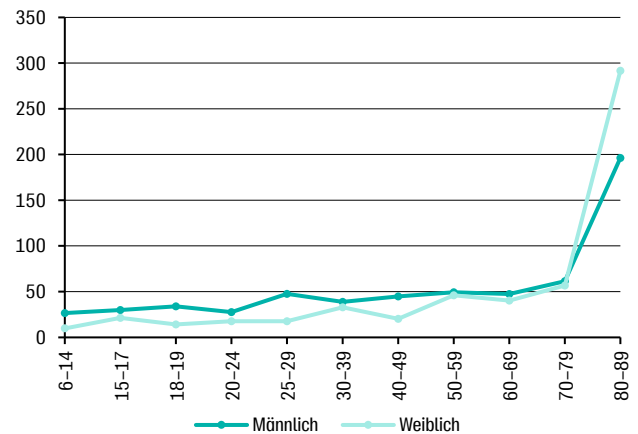
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0-17	64	74	0	1	35
18-24	43	45	1	1	28
25-44	206	237	4	4	35
45-64	316	331	6	7	83
65-74	75	93	2	5	151
75+	65	61	6	5	332
Total	769	840	19	23	73

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Velofahrenden, nach Alter



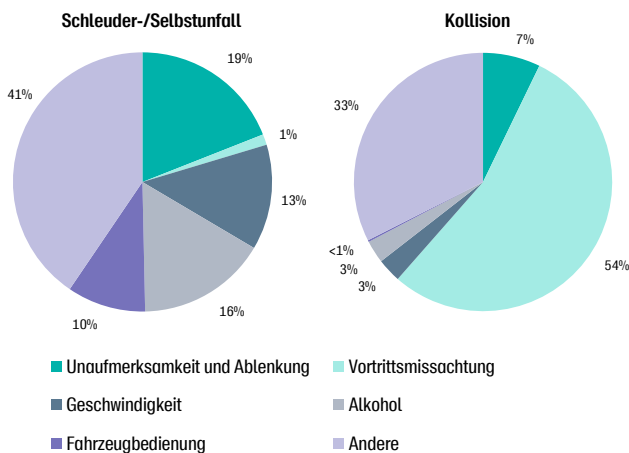
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei Velofahrenden, nach Geschlecht und Alter, 2021

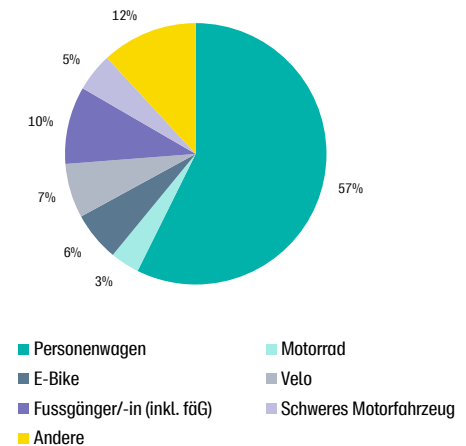


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von Velofahrenden, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen von Velos, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Fussgängerinnen und Fussgänger

Im Jahr 2022 wurden 537 Fussgängerinnen und Fussgänger (inkl. Nutzende von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinetten) schwer verletzt oder getötet – das sind 30 % weniger als 2012. In allen Altersgruppen ist die Zahl der schweren Personenschäden in diesem Zeitraum zurückgegangen, bei den jüngeren Personen etwas stärker als bei den älteren. 2021 und 2022 stieg die Zahl der schweren Personenschäden bei den Fussgängerinnen und Fussgängern jedoch wieder leicht an.

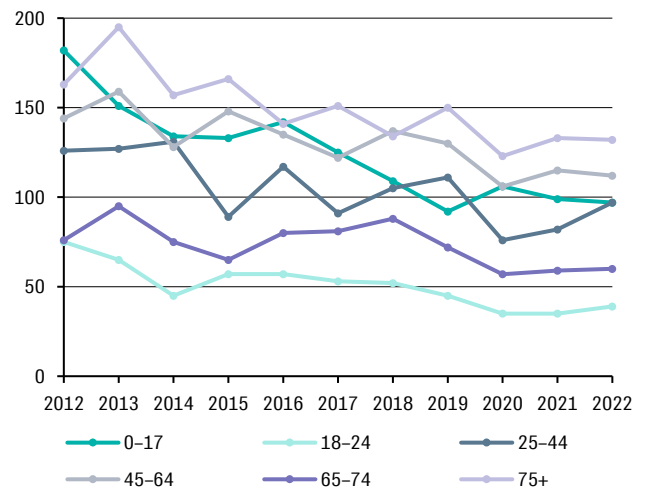
Am häufigsten sind Fussgängerunfälle in der Altersgruppe ab 75 Jahren. Etwa jede fünfte schwer verletzte und jede zweite getötete Person gehört dieser Altersgruppe an. Auch in Bezug auf die Bevölkerungsgrösse gibt es in der Altersgruppe ab 75 Jahren die meisten Unfälle. Diese Altersgruppe weist auch die mit Abstand höchste Letalität auf: Rund 8 % der Verunfallten sterben an ihren Verletzungen. Auch die 65- bis 74-Jährigen sind hinsichtlich der Unfallhäufigkeit und der Letalität stärker gefährdet als die jüngeren Altersgruppen. In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen sind die Unfallraten in den mittleren Altersgruppen tief. Bei Kindern sind sie etwas höher, ab 80 Jahren deutlich höher.

Insgesamt werden bei drei von vier Fussgängerunfällen die Kollisionsgegner, z. B. Personenwagen, als Hauptverursachende erfasst. Bei Unfällen von Kindern bis 14 Jahre ist dies «nur» bei etwas mehr als der Hälfte der Unfälle der Fall. Mit zunehmendem Alter der betroffenen Fussgängerinnen und Fussgänger wird die Hauptverantwortung häufiger den Kollisionsgegnern zugeschrieben.

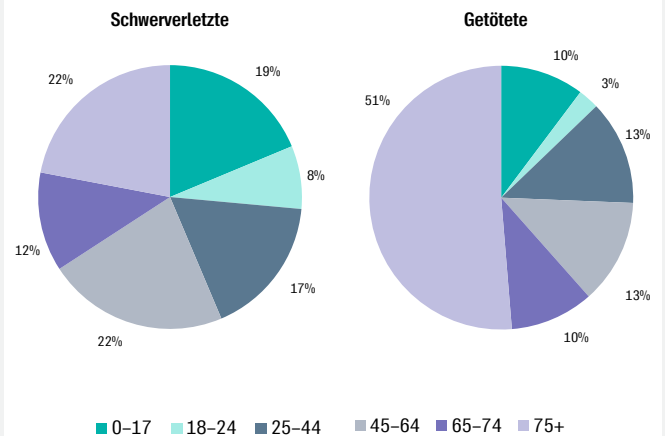
Im Gegensatz zu den anderen Arten der Verkehrsteilnahme verunfallen Frauen zu Fuss etwas häufiger als Männer (54 % bzw. 46 %). Etwas mehr als die Hälfte der Fussgängerunfälle ereignet sich abseits von Fussgängerstreifen. Zwei von drei Unfällen passieren bei Tageslicht, vor allem an Werktagen.

91 % der Fussgängerunfälle betreffen Fussgängerinnen und Fussgänger, 9 % Personen mit einem fahrzeugähnlichen Gerät. In der Altersgruppe bis 14 Jahre sind fahrzeugähnliche Geräte häufiger: Ein Drittel der Verunfallten war damit unterwegs.

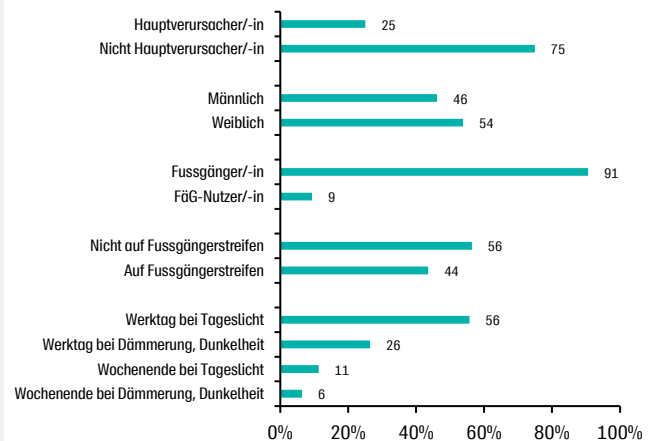
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen, nach Alter, 2012–2022



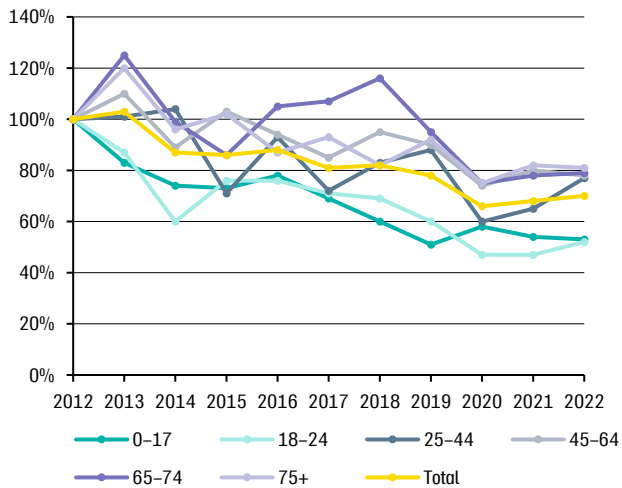
Verteilung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen, nach Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



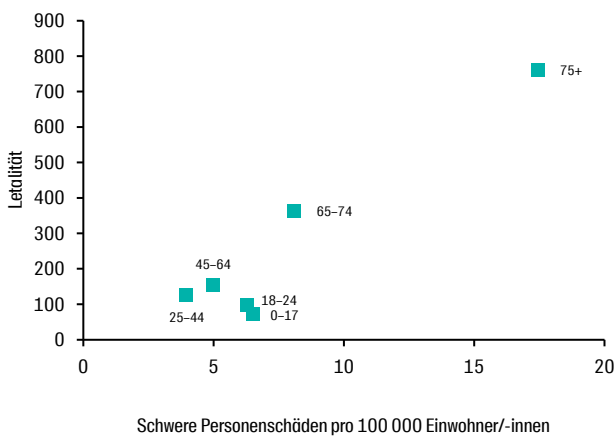
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Fußgängern/-innen, nach Alter, 2012–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Fußgängern/-innen, nach Alter

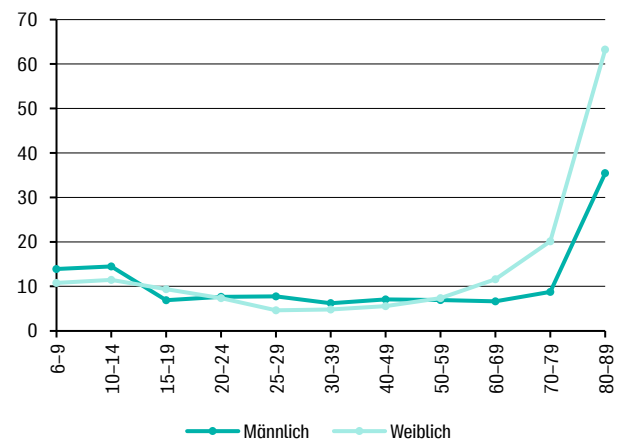
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
0–17	91	97	6	4	71
18–24	38	40	1	1	98
25–44	91	89	6	5	126
45–64	104	115	8	5	155
65–74	57	63	3	4	364
75+	116	114	16	20	762
Total	497	518	40	40	218

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Fußgängern/-innen, nach Alter



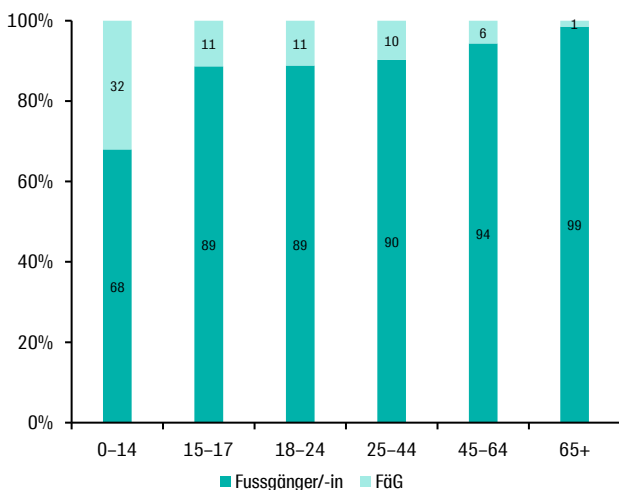
Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei Fußgängern/-innen, nach Geschlecht und Alter, 2021

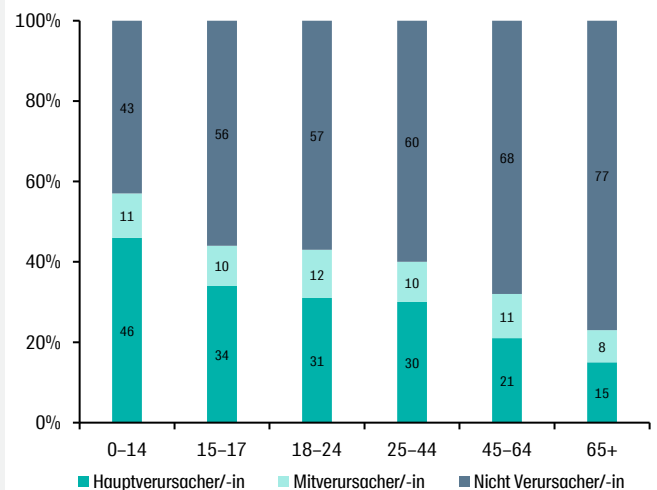


Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Verteilung der schweren Personenschäden bei Fußgängern/-innen, nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der Verursachenden bei schweren Unfällen von Fußgängern/-innen, nach Alter der Fußgänger/-innen, Ø 2018–2022



E-Trottinett

Gesamtschweizerische Daten zu Unfällen mit E-Trottinetten liegen für die Jahre 2019 bis 2022 vor. Allerdings ist das Jahr 2019 nur bedingt mit den anderen Jahren vergleichbar, da die Daten für 2019 rückwirkend erfasst wurden.

In den Jahren 2019 bis 2022 wurden insgesamt 272 E-Trottinett-Fahrende schwer verletzt und fünf getötet. Im Jahr 2022 gab es 117 schwere Personenschäden, deutlich mehr als in den Vorjahren. Die meisten schweren Unfälle ereigneten sich bei den 25- bis 44-Jährigen und den 45- bis 64-Jährigen. Zusammen machen sie einen Anteil von rund 80 % aus.

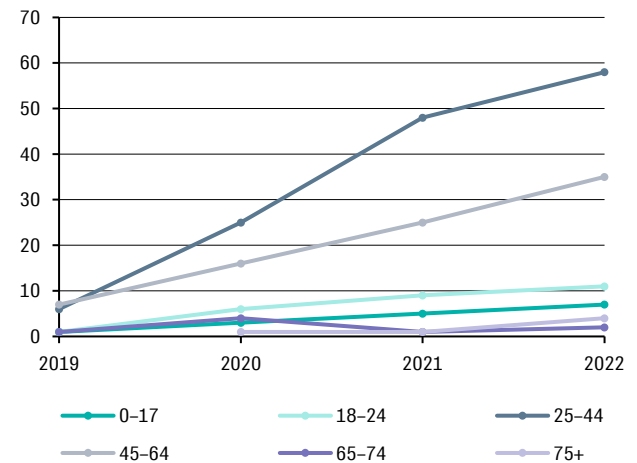
Auch in Bezug auf die Bevölkerungsgrösse verunfallen die 25- bis 44-Jährigen am häufigsten. Die niedrigsten Unfallraten weisen Personen im Rentenalter auf. Bei den 65- bis 74-Jährigen sind die Folgen jedoch am schwerwiegendsten: Sie weisen eine deutlich höhere Letalität auf als die anderen Altersgruppen. Allerdings ist zu beachten, dass die Berechnungen zur Letalität auf einer geringen Anzahl tödlicher Unfälle beruhen.

Rund $\frac{3}{4}$ der schwer verunfallten E-Trottinett-Fahrenden sind Männer. Zwei von drei Unfällen passieren auf geraden Strecken, jeder fünfte an Verzweigungen. Die E-Trottinett-Unfälle verteilen sich je zur Hälfte auf den Tag und die Nacht. Etwa jeder dritte Unfall ereignet sich am Wochenende.

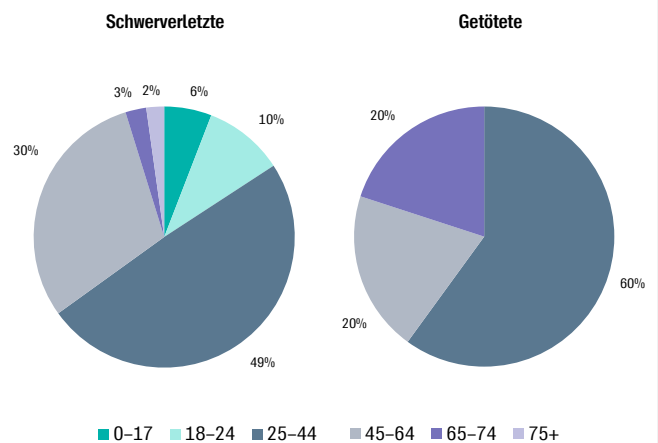
Drei von vier E-Trottinett-Unfällen sind Schleuder- und Selbstunfälle. Die wichtigste Ursache für diese Unfälle ist Alkohol: Fast vier von zehn dieser Unfälle sind darauf zurückzuführen. An zweiter Stelle steht Unaufmerksamkeit/Ablenkung (20 %). Etwa jeder fünfte Unfall ist eine Kollision. Fast die Hälfte der Kollisionen ist auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Bei den Kollisionsgegnern handelt es sich in 40 % der Fälle um Personenwagen, in 17 % um Fussgängerinnen oder Fussgänger. Kollisionen mit Velos sind etwa gleich häufig wie mit Fussgängerinnen und Fussgängern.

Bei Kollisionen, die von E-Trottinett-Lenkenden verursacht werden, werden vor allem diese selbst verletzt. Insgesamt wurden in den Jahren 2019 bis 2022 aber auch etwas mehr als 60 zumindest leicht verletzte Fussgängerinnen und Fussgänger registriert.

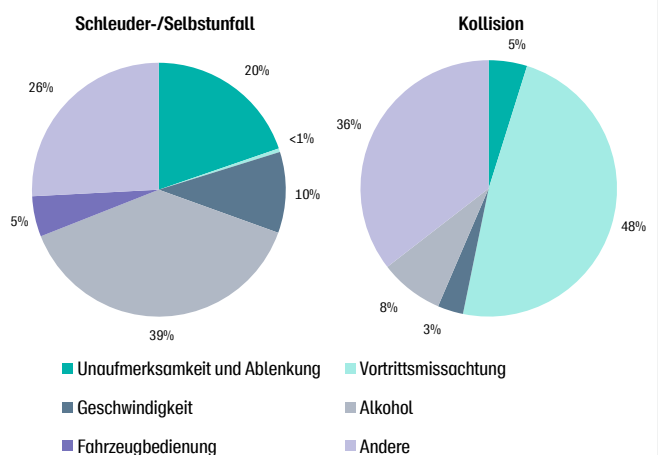
Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Trottinett-Fahrenden, nach Alter, 2019–2022



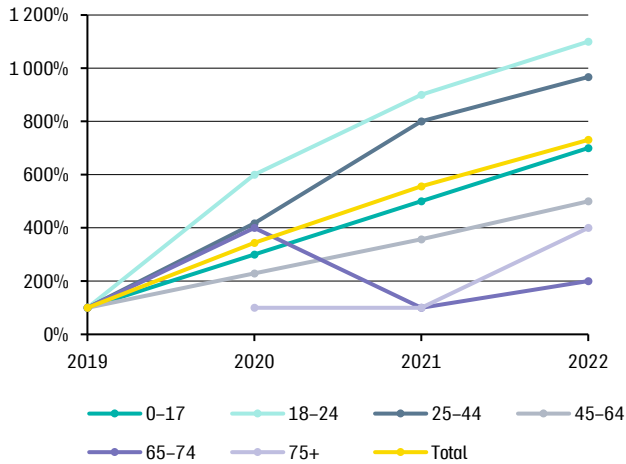
Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Trottinett-Fahrenden, nach Alter, Ø 2019–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von E-Trottinett-Fahrenden, nach Unfalltyp, 2019–2022



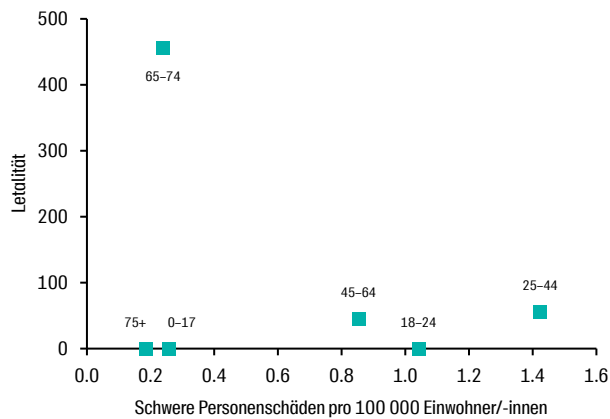
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Trottinett-Fahrenden, nach Alter, 2019–2022



Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2019–2022) und Letalität (Ø 2019–2022) bei E-Trottinett-Fahrenden, nach Alter

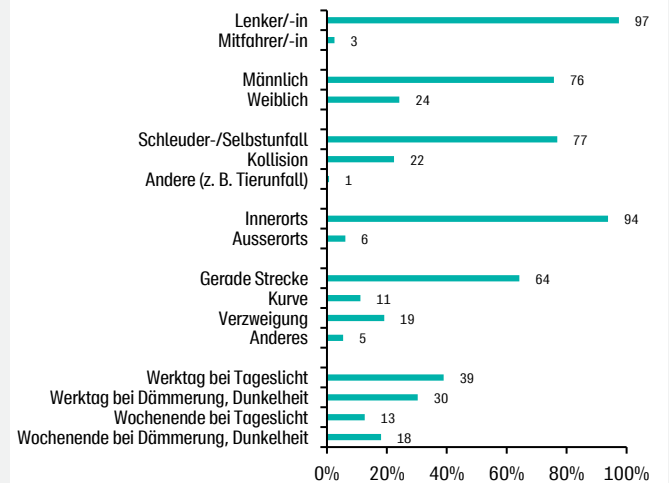
Alter	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2019–2022
	2022	Ø 2019–2022	2022	Ø 2019–2022	
0–17	7	4	0	0	0
18–24	11	7	0	0	0
25–44	57	34	1	1	56
45–64	34	21	1	0	45
65–74	1	2	1	0	455
75+	4	2	0	0	0
Total	114	68	3	1	45

Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2019–2022) und Letalität (Ø 2019–2022) bei E-Trottinett-Fahrenden, nach Alter

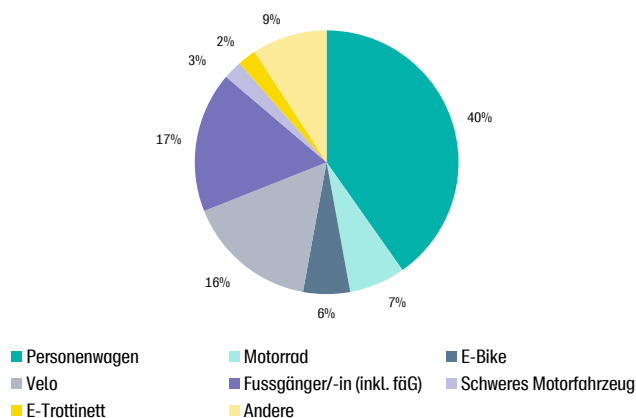


Quelle: ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

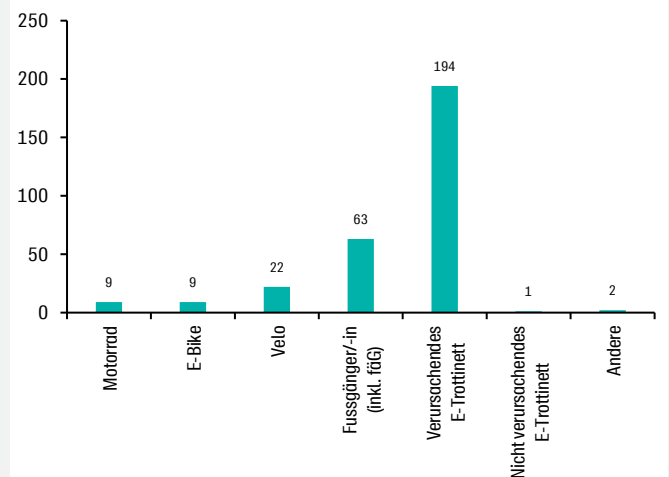
Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Trottinett-Fahrenden, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2019–2022



Verteilung der Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen von E-Trottinett, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2019–2022



Personenschäden bei von E-Trottinett-Fahrenden verursachten Kollisionen (inkl. Leicht Verletzte), Σ 2019–2022



Schwere Motorfahrzeuge

2022 wurden bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen 140 Personen schwer verletzt und 32 getötet. Gegenüber 2012 entspricht dies einem Rückgang von über 40%. Der 10-Jahres-Rückblick ist jedoch noch immer geprägt vom schweren Carunfall in Siders im Jahr 2012.

Bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen werden vor allem deren Kollisionsgegnerinnen und -gegner verletzt oder getötet (78%). Für die nicht motorisierten unter ihnen sind die Unfälle am schwersten: Fast acht von 100 Verletzten sterben an ihren Verletzungen. Bei den motorisierten Kollisionsgegnerinnen und -gegnern sind es rund drei von 100, bei den Personen in den schweren Motorfahrzeugen rund zwei von 100.

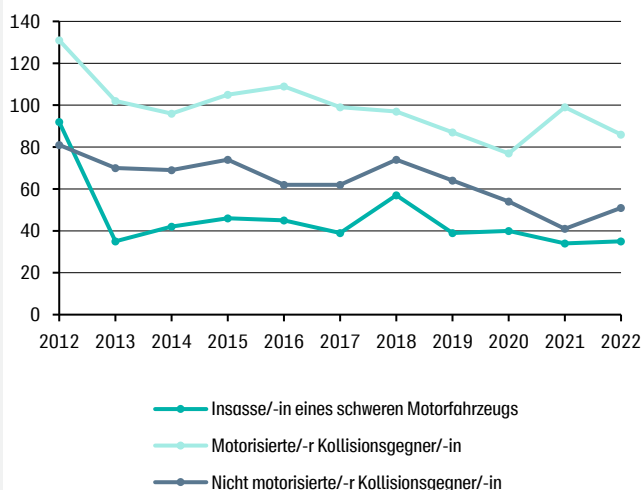
Sechs von zehn schweren Personenschäden betreffen Männer. Etwas mehr als die Hälfte der Unfälle mit schweren Motorfahrzeugen ereignet sich innerorts, relativ wenige auf Autobahnen (18%). Am häufigsten sind Busse und Lastwagen beteiligt (41% bzw. 37%). Die grosse Mehrheit der Unfälle mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen ereignet sich an Werktagen, vor allem tagsüber.

Bei Kollisionen mit schweren Motorfahrzeugen werden pro Jahr 51 Personen in Personenwagen schwer oder tödlich verletzt. In den meisten Fällen werden diese Unfälle von den PW-Lenkenden verursacht. Bei den Unfällen mit Fussgängerinnen und Fussgängern sowie mit Velofahrenden (33 bzw. 23 schwere Personenschäden) werden mehrheitlich die Lenkenden der schweren Motorfahrzeuge als Hauptverursachende erfasst.

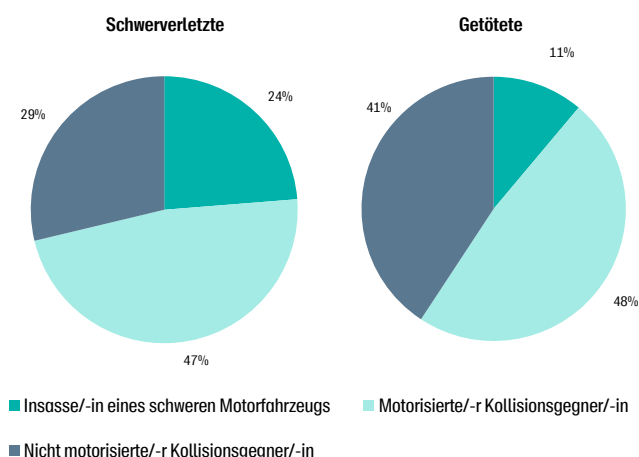
Die Hauptursachen für Schleuder-/Selbststunfälle sind nicht angepasste Geschwindigkeit (17%), Fahrzeugbedienung (10%) und Unaufmerksamkeit/Ablenkung (7%). Kollisionen werden am häufigsten durch Vortrittsmissachtungen verursacht (36%), gefolgt von Unaufmerksamkeit/Ablenkung (22%). Die Geschwindigkeit spielt bei den Kollisionen praktisch keine Rolle.

Je nach Ortslage sind die Lenkenden der schweren Motorfahrzeuge unterschiedlich häufig die Hauptverursachenden. Innerorts ist dies bei jedem zweiten Unfall der Fall, ausserorts und auf Autobahnen bei etwa jedem vierten bzw. dritten Unfall.

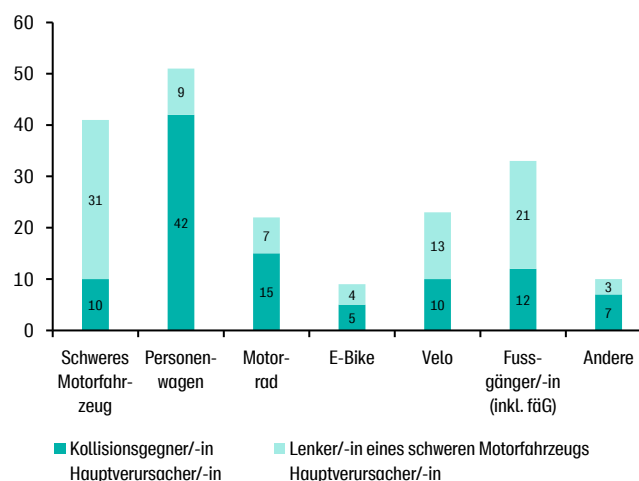
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Unfallbeteiligung, 2012–2022



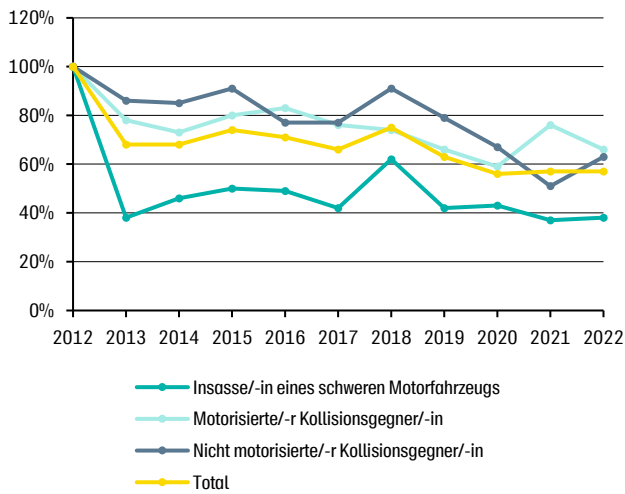
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Unfallbeteiligung, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Hauptverursacher/-innen und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



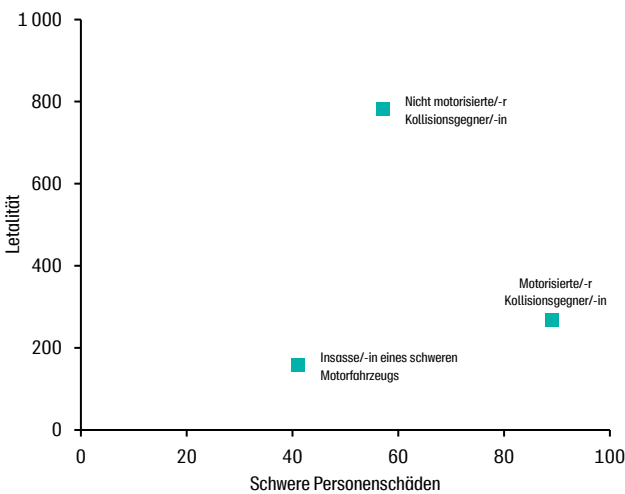
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Unfallbeteiligung, 2012–2022



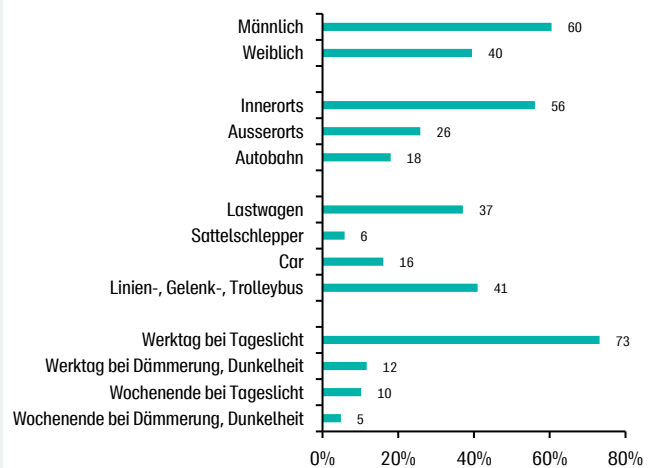
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Unfallbeteiligung

Unfallbeteiligung	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Insasse/-in eines schweren Motorfahrzeugs	31	38	4	3	157
Motorisierte/-r Kollisionsgegner/-in	68	76	18	13	267
Nicht motorisierte/-r Kollisionsgegner/-in	41	46	10	11	781
Total	140	160	32	27	309

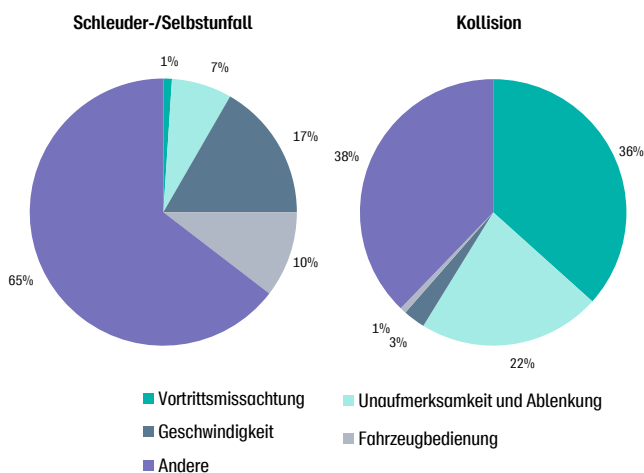
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen, nach Unfallbeteiligung



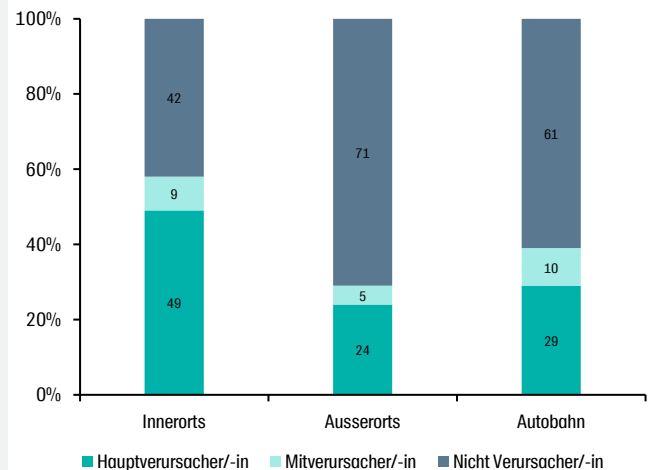
Verteilung der schweren Personenschäden bei Insassen/-innen von schweren Motorfahrzeugen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei von Lenkenden schwerer Motorfahrzeuge verursachten schweren Unfällen, nach Unfalltyp, Ø 2018–2022



Verteilung der Verursacher/-innen bei schweren Kollisionen von Lenkenden schwerer Motorfahrzeuge, nach Ortslage, Ø 2018–2022



Kinder

In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der schweren Personenschäden bei Kindern bis 14 Jahre halbiert. Dieser Rückgang ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Zahl der zu Fuss oder mit dem Velo schwer verunfallten Kinder abgenommen hat.

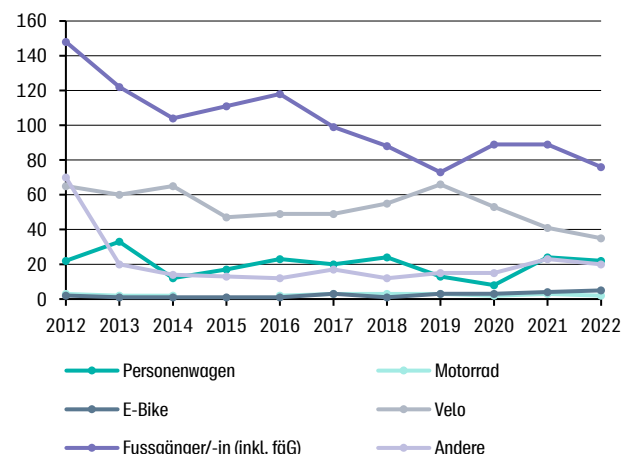
In den letzten fünf Jahren kamen auf Schweizer Strassen durchschnittlich sechs Kinder ums Leben, 168 wurden schwer verletzt.

Mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der schweren Personenschäden bei Kindern deutlich an. Man sieht auch, dass die Art der Verkehrsteilnahme bei den Unfällen je nach Alter variiert. Während kleine Kinder vor allem zu Fuss oder im Personenwagen von schweren Unfällen betroffen sind, verunfallen ältere Kinder oft auf dem Velo. 14-Jährige verunfallen am häufigsten mit dem Mofa schwer.

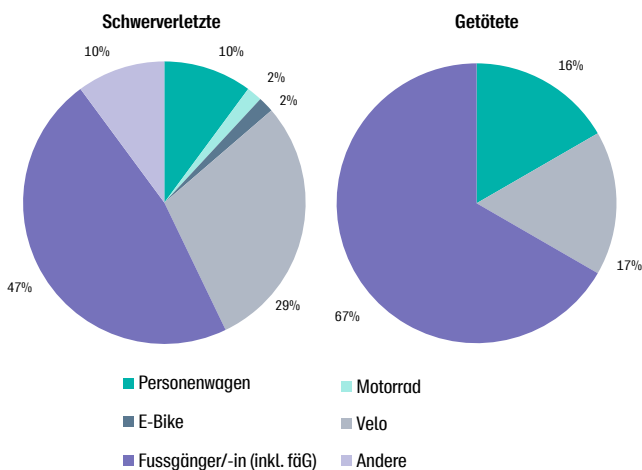
In den letzten fünf Jahren befanden sich die meisten Kinder, die zum Zeitpunkt des Unfalls Mitfahrende waren, in einem Personenwagen. In rund 10% der Fälle wurden sie mit dem Velo oder dem Mofa mitgeführt, in 8% fuhren sie auf dem Motorrad mit. Kinder zwischen 0 und 14 Jahren, die sich zum Zeitpunkt des Unfalls aktiv im Verkehr fortbewegten, waren in knapp zwei Fünfteln der Fälle zu Fuss, in rund einem Drittel der Fälle mit dem Velo und in knapp einem Fünftel der Fälle mit einem fahrzeugähnlichen Gerät (z. B. Trottinett) unterwegs.

Mit zunehmendem Alter der Kinder werden die Unterschiede in Bezug auf das Unfallgeschehen zwischen Mädchen und Knaben immer grösser. Im Vergleich zu Mädchen sind Knaben immer häufiger von schweren Unfällen betroffen. Bei den Kindern zwischen 0 und 4 Jahren, die solche Unfälle erleiden, verunfallen 35% mehr Knaben als Mädchen. Bei den 5- bis 9-Jährigen erleiden Knaben rund 1,5-mal so viele schwere oder tödliche Verletzungen, bei den 10- bis 14-Jährigen rund doppelt so viele. Unabhängig von der Altersgruppe sind Knaben zu Fuss häufiger in schwere Unfälle verwickelt als Mädchen. Bei den 10- bis 14-Jährigen verunfallen deutlich mehr Knaben mit dem Velo oder dem Mofa als Mädchen.

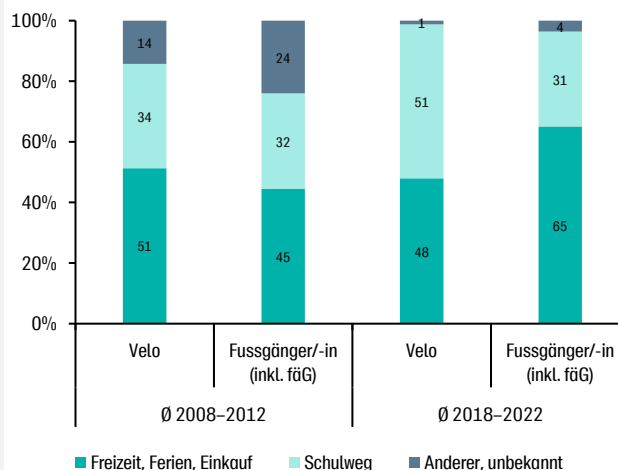
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



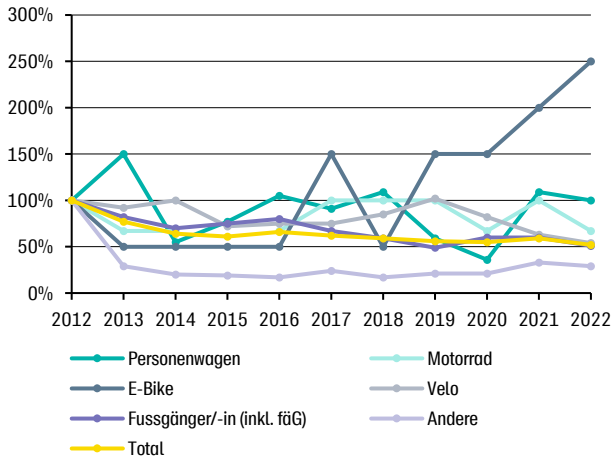
Verteilung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) als aktive Verkehrsteilnehmende, nach Zweck des Unterwegseins und Verkehrsteilnahme, Ø 2008–2012 und Ø 2018–2022



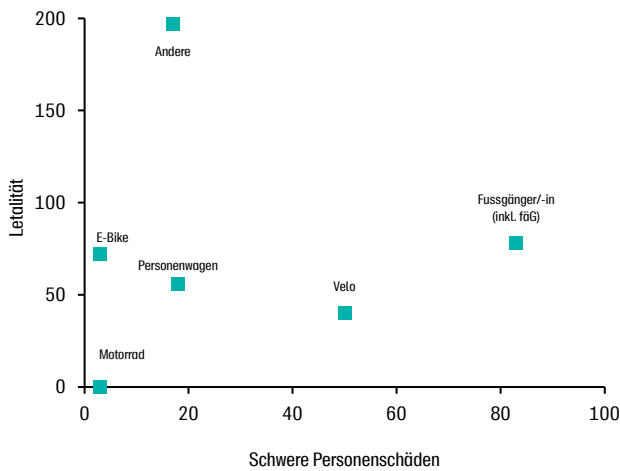
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



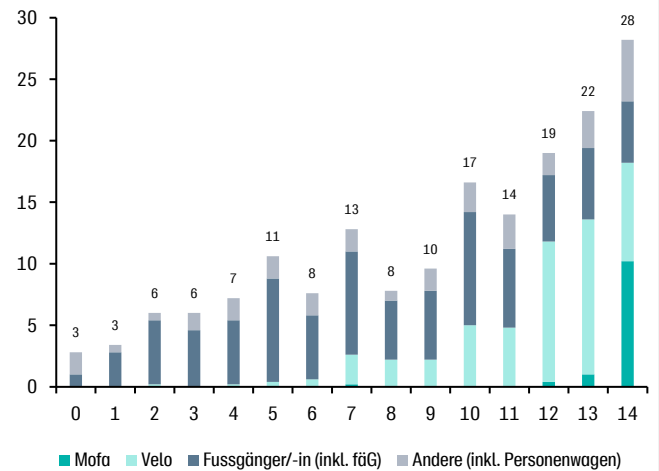
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	20	17	2	1	56
Motorrad	2	3	0	0	0
E-Bike	4	3	1	0	72
Velo	35	49	0	1	40
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	71	79	5	4	78
Andere	20	17	0	0	197
Total	152	168	8	6	74

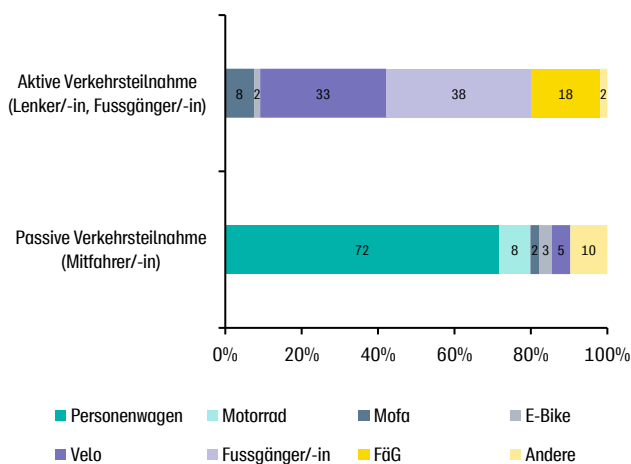
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme



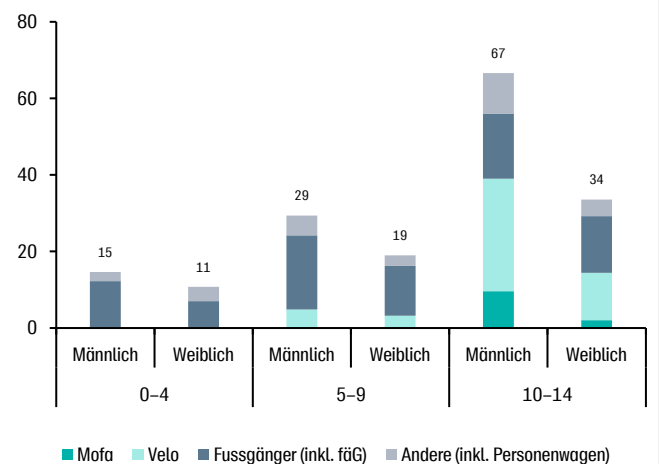
Schwere Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme und Personenart, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, Alter und Geschlecht, Ø 2018–2022



Junge Erwachsene

Innerhalb eines Jahrzehnts ist die Anzahl der schweren Personenschäden bei den 18- bis 24-jährigen jungen Erwachsenen um 27 % zurückgegangen. Je nach Verkehrsteilnahme zeigt sich aber eine unterschiedliche Entwicklung. Bei Personen, die im Personenwagen oder zu Fuss unterwegs waren, ist eine deutliche Abnahme zu verzeichnen; bei Personen, die mit dem Motorrad oder dem E-Bike unterwegs waren, hingegen eine Zunahme. Allerdings sind schwere E-Bike-Unfälle in dieser Altersgruppe eher selten.

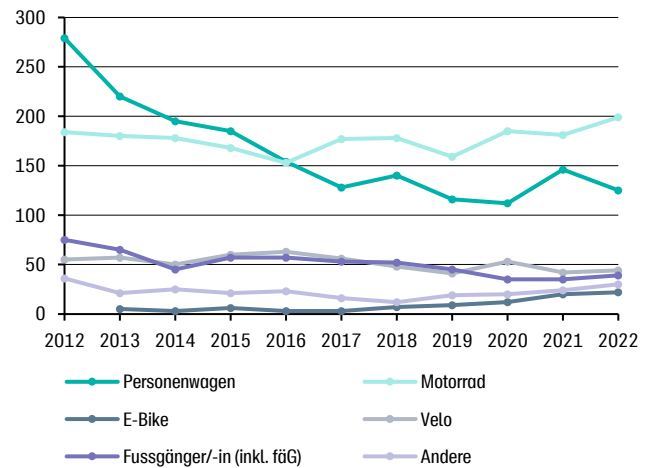
Junge Erwachsene erleiden schwere Personenschäden mehrheitlich mit dem Motorrad und dem Auto. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnahmen zeichnen sich Motorradunfälle durch eine besonders hohe Häufigkeit und Letalität aus.

Bei schweren Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sind 18- bis 24-jährige Lenkerinnen und Lenker von Personenwagen im Vergleich zu den 25- bis 64-Jährigen häufiger alleinige Unfallverursacherinnen und -verursacher (69 % vs. 44 %). Bei den Motorradlenkerinnen und -lenkern sieht es ähnlich aus, wobei der Unterschied geringer ausfällt.

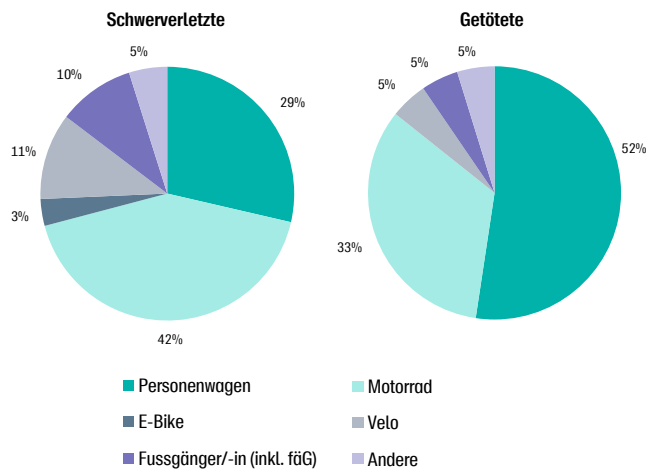
Unaufmerksamkeit und Ablenkung sowie eine unangepasste Geschwindigkeit sind bei jungen Erwachsenen deutlich häufigere Unfallursachen als bei den 25- bis 64-Jährigen. Bei den Ursachen Alkohol und Vortrittsmissachtung unterscheiden sich die Altersgruppen hingegen kaum.

Die schweren Personenschäden bei den jungen Erwachsenen verteilen sich je nach Verkehrsteilnahme unterschiedlich – je nachdem, ob sie sich aktiv oder passiv fortbewegen. Bei der passiven Verkehrsteilnahme waren 4/5 der Personen Mitfahrende in einem Personenwagen, 12 % auf einem Motorrad und 7 % in einem anderen Fahrzeug, z. B. in einem Bus. Bei der aktiven Verkehrsteilnahme fuhren 46% der Personen ein Motorrad und 22 % saßen am Steuer eines PW; 12 % waren auf dem Velo und 11 % waren zu Fuss unterwegs.

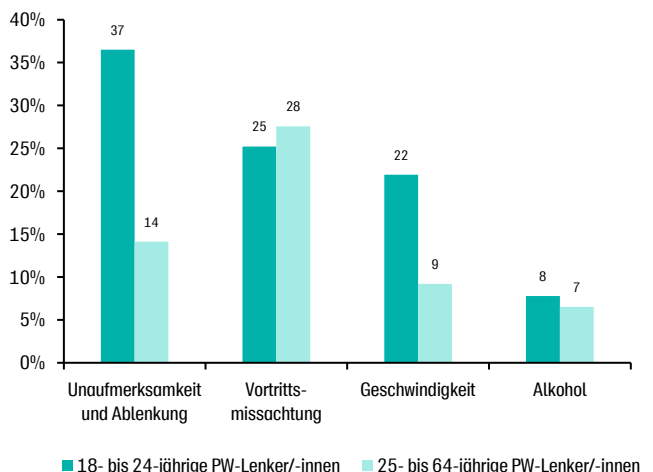
Entwicklung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



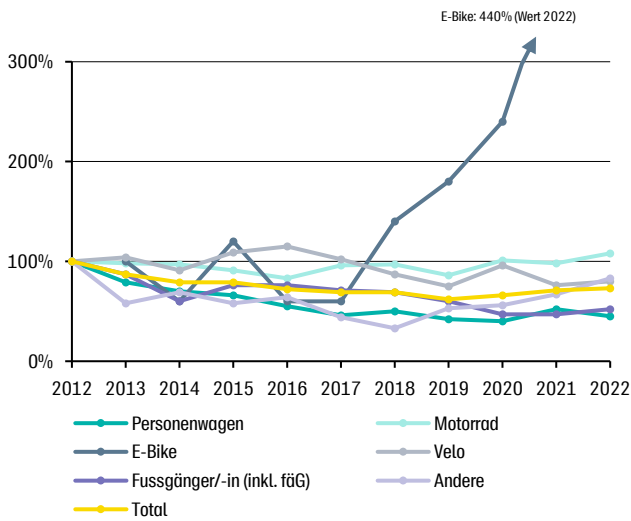
Verteilung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Anteil wichtiger Ursachen bei schweren Unfällen von jungen PW-Lenkenden (18–24 Jahre) im Vergleich zu 25- bis 64-jährigen PW-Lenkenden, Ø 2018–2022



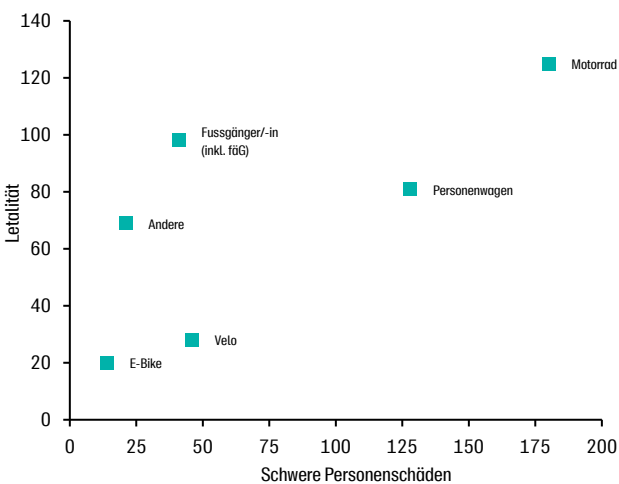
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



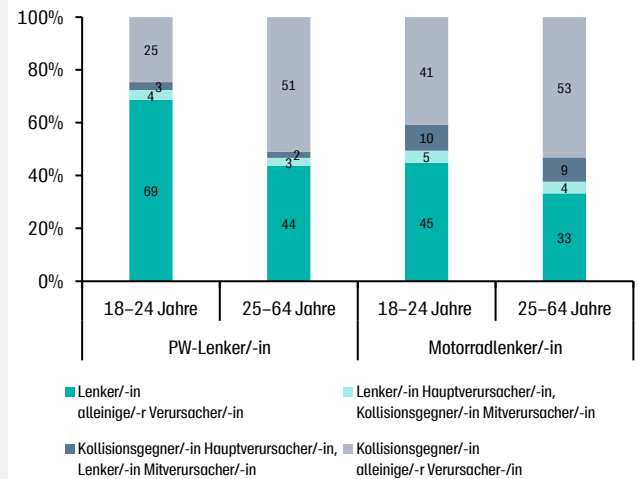
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	106	117	19	11	81
Motorrad	191	173	8	7	125
E-Bike	22	14	0	0	20
Velo	43	45	1	1	28
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	38	40	1	1	98
Andere	29	20	1	1	69
Total	429	409	30	21	85

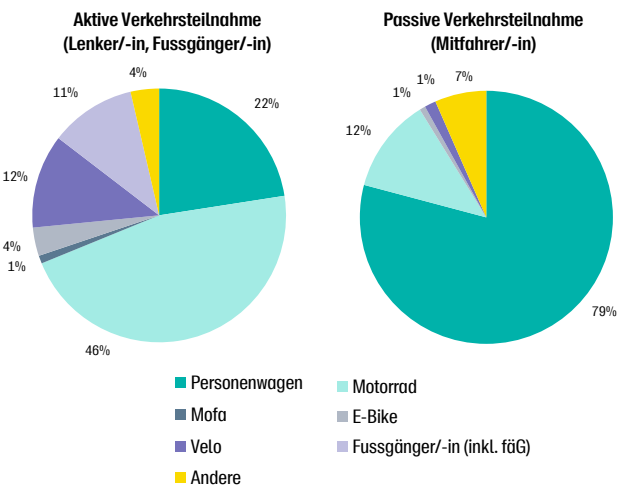
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme



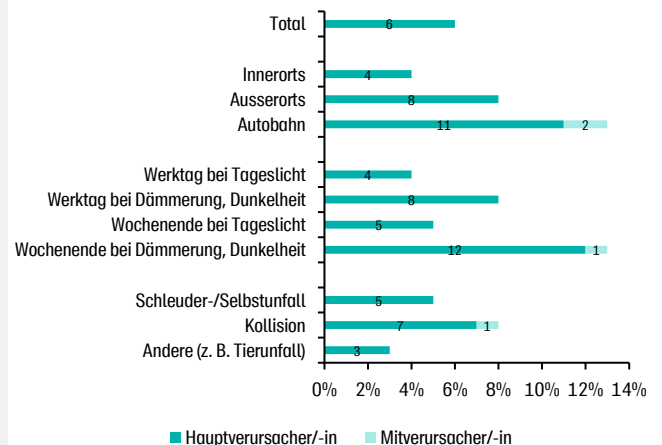
Verteilung der Verursachenden von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Fahrzeuglenkenden, nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre), nach Verkehrsteilnahme und Personenart, Ø 2018–2022



Anteil von jungen PW-Lenkenden (18–24 Jahre) als Haupt- oder Mitverursacher/-innen von schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Seniorinnen und Senioren

In den letzten zehn Jahren hat die Zahl der schweren Unfälle bei Seniorinnen und Senioren (65+ Jahre) um 30% zugenommen. Dieser Anstieg ist namentlich darauf zurückzuführen, dass mehr ältere Menschen bei Unfällen mit E-Bike, Motorrad oder Personenwagen schwer oder tödlich verletzt werden. Hingegen ging die Anzahl der schweren Personenschäden bei den Seniorinnen und Senioren, die zu Fuss oder mit dem Velo verunfallten, in derselben Zeit zurück.

In den letzten fünf Jahren wurden auf Schweizer Strassen durchschnittlich 820 Seniorinnen und Senioren schwer verletzt und 88 getötet.

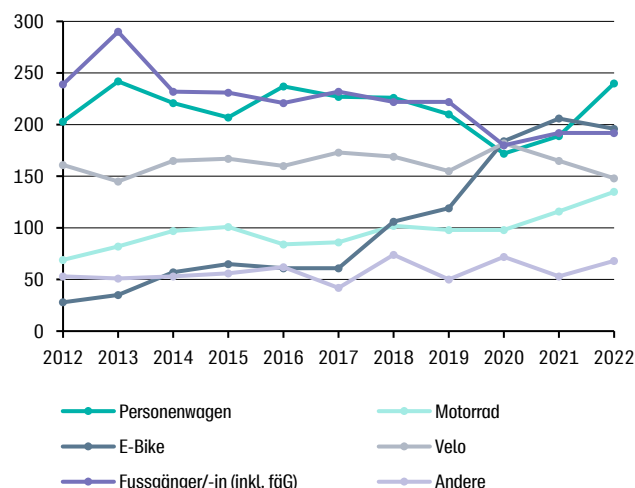
Bei schweren Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sind Autolenkerinnen und Autolenker ab 65 Jahren im Vergleich zu 25- bis 64-Jährigen deutlich häufiger die alleinigen Verursacherinnen und Verursacher (66% vs. 44%).

Unaufmerksamkeit und Ablenkung ist bei Autolenkerinnen und Autolenkern ab 65 Jahren etwas häufiger die Ursache für schwere Unfälle als bei denjenigen zwischen 25 und 64 Jahren. Umgekehrt sieht es bei Vortrittsmissachtungen und Alkohol aus.

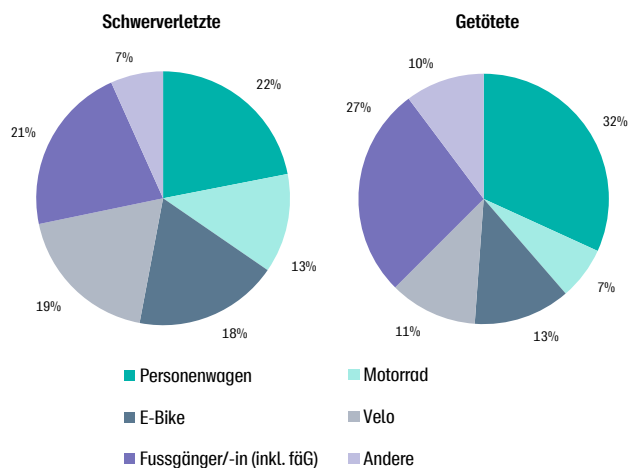
Autolenkende ab 65 Jahren sind bei 9% aller schweren Unfälle, bei 12% der Unfälle auf Autobahnen und bei 13% der Kollisionen Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher.

Mit zunehmendem Alter der Seniorinnen und Senioren verringern sich die Unterschiede im Unfallgeschehen zwischen Frauen und Männern. In der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen erleiden doppelt so viele Männer schwere oder tödliche Verletzungen wie Frauen. Männer verunfallen deutlich häufiger mit dem Motorrad oder dem Velo. Hingegen sind Frauen in dieser Altersgruppe deutlich häufiger von Fussgängerunfällen betroffen. Bei den 75- bis 84-jährigen schwer oder tödlich Verletzten sind es noch immer 34% mehr Männer als Frauen. Ab 85 Jahren liegt die Zahl der schwer verunfallten Männer und Frauen in einem ähnlichen Bereich.

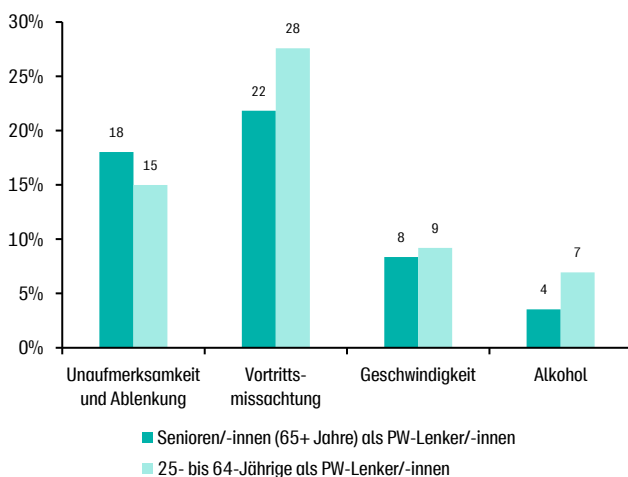
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



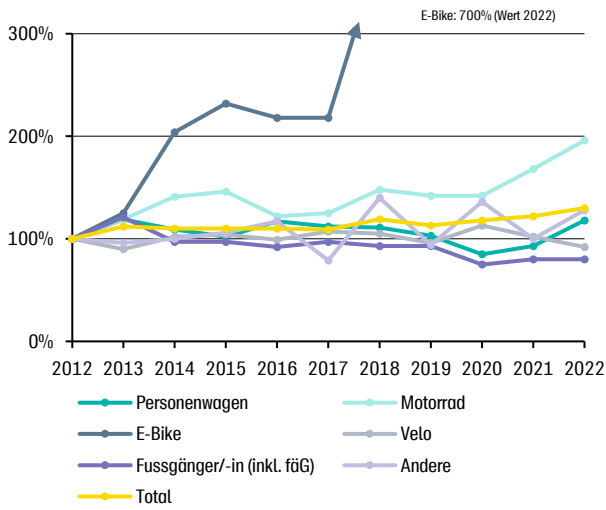
Verteilung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Anteil wichtiger Ursachen bei schweren Unfällen von Senioren/-innen (65+ Jahre) als PW-Lenkende im Vergleich zu 25- bis 64-jährigen PW-Lenkenden, Ø 2018–2022



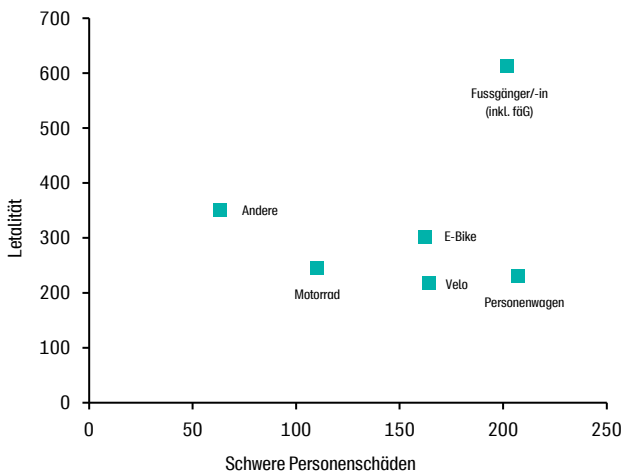
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



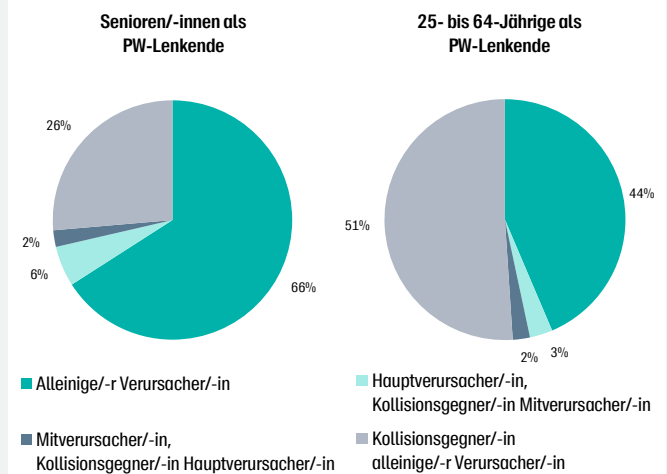
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	209	180	31	28	230
Motorrad	130	104	5	6	246
E-Bike	180	151	16	11	301
Velo	140	154	8	10	217
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	173	177	19	24	612
Andere	56	55	12	9	351
Total	888	820	91	88	312

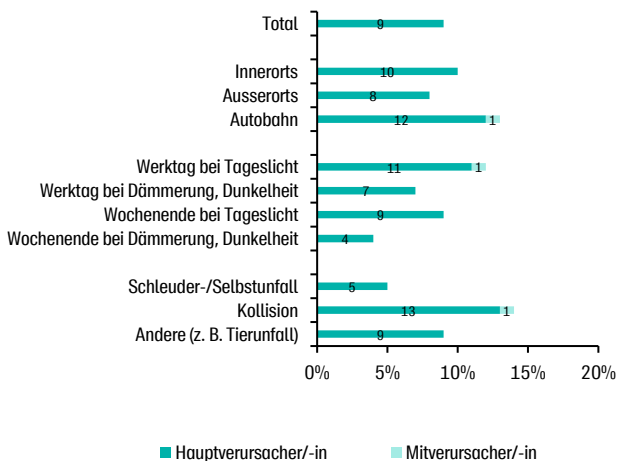
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme



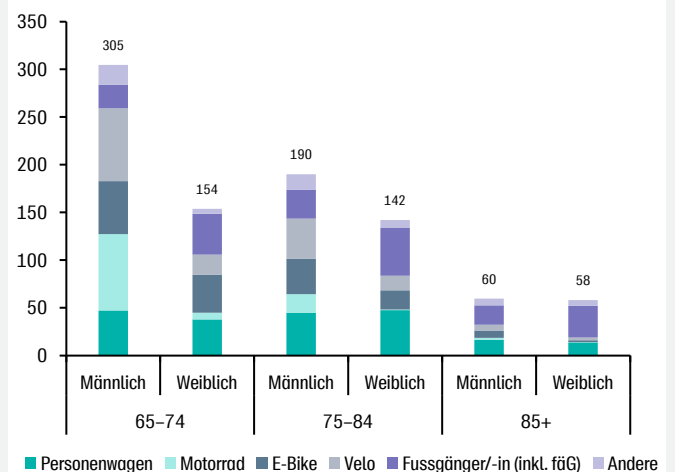
Verteilung der Verursachenden von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) und 25- bis 64-Jährigen als PW-Lenkende, Ø 2018–2022



Anteil von Senioren/-innen (65+ Jahre) als PW-Lenkende als Haupt- oder Mitverursacher/-innen von schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre), nach Verkehrsteilnahme, Alter und Geschlecht, Ø 2018–2022



Innerorts

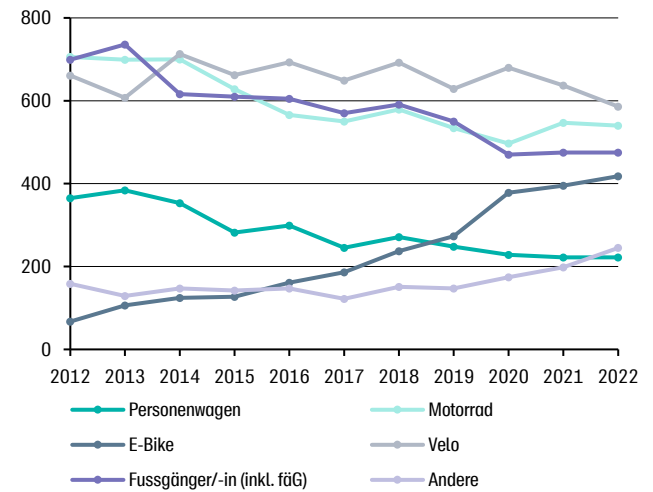
Zwischen 2012 und 2022 reduzierten sich die schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen um insgesamt 6%. Je nach Art der Verkehrsteilnahme verlief die Entwicklung jedoch unterschiedlich: Bei PW-Insassinnen und -Insassen, Motorradfahrenden, Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern waren Rückgänge zwischen 11% und 39% zu verzeichnen. Bei den E-Bike-Fahrenden hingegen haben sich die schweren Personenschäden in diesem Zeitraum versechsfacht. Auch in der Kategorie «Andere» ist ein Anstieg zu verzeichnen. Dies ist vor allem auf eine Zunahme der E-Trottinett-Unfälle in den letzten Jahren zurückzuführen.

Auf Innerortsstrassen kommen pro Jahr durchschnittlich 33 Fussgängerinnen und Fussgänger ums Leben. Damit machen sie die grösste Gruppe der Getöteten im Innerortsbereich aus (37%). Dies hängt auch mit ihrer hohen Verletzlichkeit zusammen: Ihr Sterberisiko (Letalität) ist innerorts fast 5-mal höher als dasjenige der PW-Insassinnen und Insassen und 3-mal höher als dasjenige der Velofahrenden. Bei den besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmenden zeigt sich zudem, dass das Sterberisiko auf Strassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 40 oder 50 km/h deutlich höher ist als auf Strassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 30 km/h.

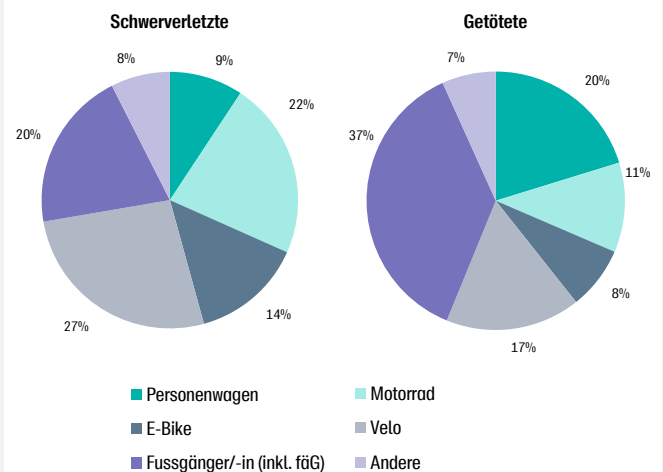
Zwei Drittel der schweren Personenschäden innerorts betreffen Knaben und Männer. Im Alter von 18 bis 64 Jahren verunfallen sie am häufigsten mit dem Motorrad oder dem Velo. Frauen unter 25 und ab 65 Jahren verunfallen innerorts am häufigsten zu Fuss, Frauen von 25 bis 64 Jahren am häufigsten mit dem Velo oder E-Bike. Männer im Seniorenalter verunfallen häufiger mit dem Velo oder E-Bike als gleichaltrige Frauen.

Insgesamt sind 56% der schweren Personenschäden innerorts auf Kollisionen zurückzuführen. Diese ereignen sich am häufigsten auf gerader Strecke, gefolgt von Verzweigungen. Die wichtigste Unfallursache bei schweren Innerortsunfällen ist die Vortrittsmissachtung.

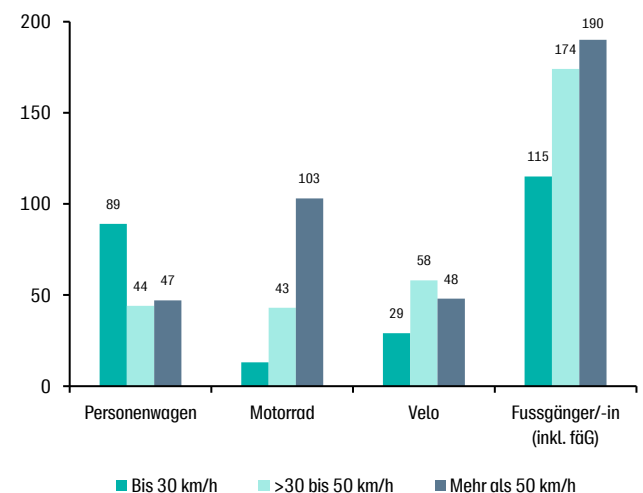
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



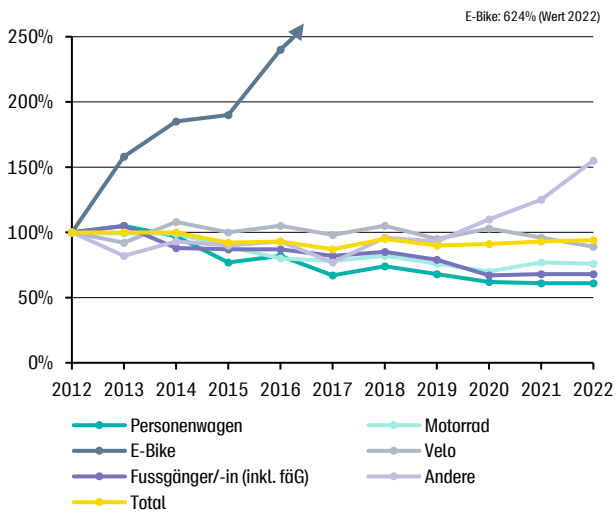
Verteilung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Letalität auf Innerortsstrassen, nach signalisierter Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



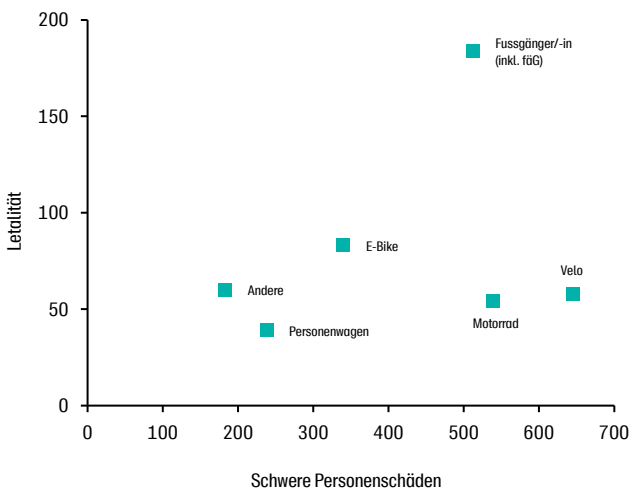
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



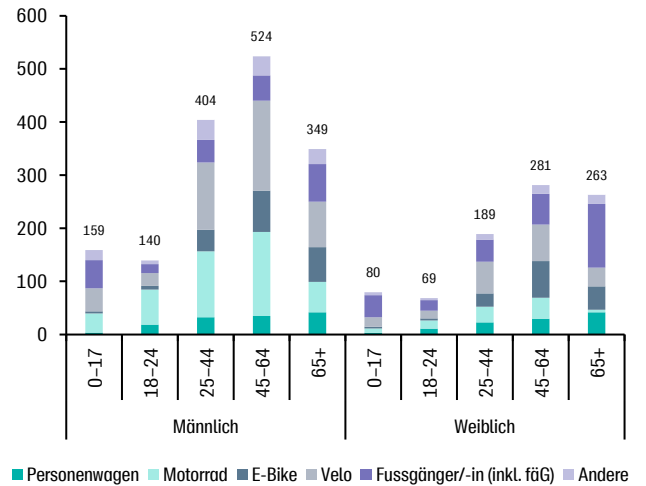
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Innerortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	202	220	20	18	39
Motorrad	529	530	11	10	54
E-Bike	407	333	11	7	83
Velo	577	630	9	15	58
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	447	479	28	33	184
Andere	237	177	8	6	60
Total	2 399	2 369	87	88	73

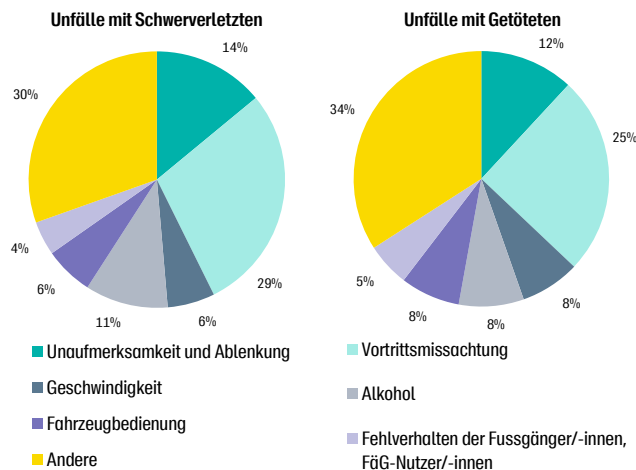
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Innerortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme



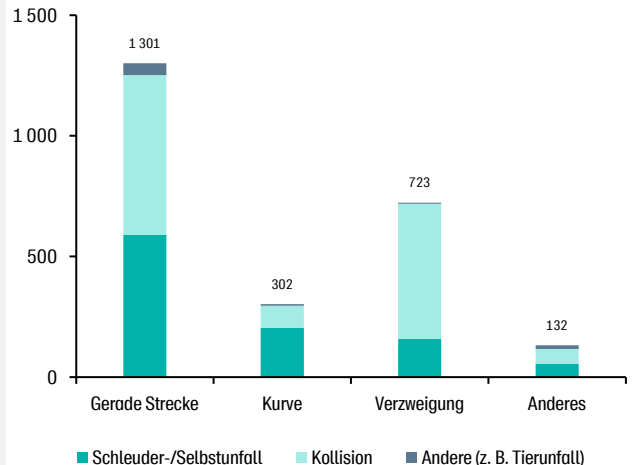
Schwere Personenschäden bei Innerortsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Innerortsunfällen, nach Unfallschwere, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden auf Innerortsstrassen, nach Unfalltyp und Unfallstelle, Ø 2018–2022



Ausserorts

Im Jahr 2022 wurden auf Ausserortsstrassen etwa gleich viele schwere Personenschäden verzeichnet wie zehn Jahre zuvor. Während zwischen 2012 und 2019 eine Abnahme um 19% zu verzeichnen war, sind die Unfallzahlen seither wieder auf das Ausgangsniveau angestiegen. Lediglich bei den PW-Insassinnen und -Insassen ist gegenüber 2012 ein Rückgang der schweren Personenschäden festzustellen (-20%). Einen starken Anstieg gab es dagegen bei den E-Bike-Fahrenden. Hier haben sich die schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen in diesem Zeitraum mehr als verdacht.

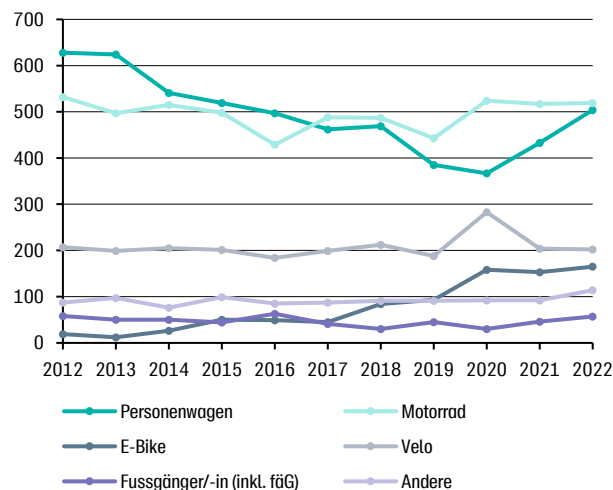
Absolut gesehen machen Motorradfahrende die grösste Gruppe der Schwerverletzten auf Ausserortsstrassen aus (36%). Von den Getöteten war die grösste Gruppe im Personenwagen unterwegs (39%).

Das mit Abstand höchste Risiko, an den Folgen eines Unfalls auf Ausserortsstrassen zu sterben, tragen Fussgängerinnen und Fussgänger. Auch Motorrad- und E-Bike-Fahrende weisen eine höhere Letalität auf als PW-Insassinnen und -Insassen sowie Velofahrende.

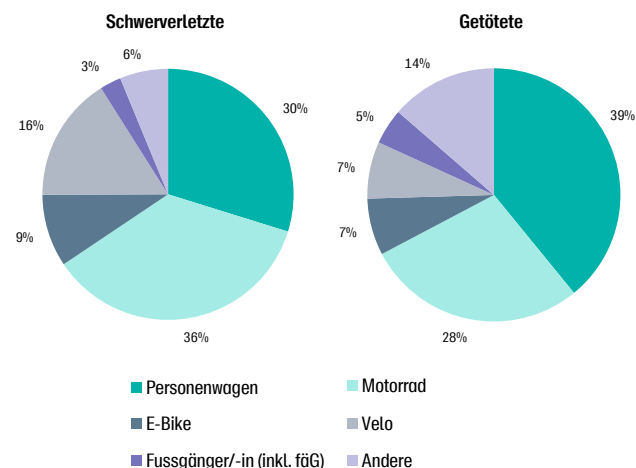
Drei von vier schwer Verunfallten auf Ausserortsstrassen sind Männer. Im Alter von 18 bis 64 Jahren verunfallen Männer ausserorts am häufigsten mit dem Motorrad, Frauen mit dem Personenwagen. Ab 65 Jahren sind sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen die meisten schwer und tödlich verletzten Personen im PW unterwegs. Fast man jedoch die Velos und E-Bikes zusammen, so spielen diese im Unfallgeschehen der Männer ab 65 Jahren eine noch wichtigere Rolle als die Personenwagen.

Schleuder- und Selbstunfälle sind mit 54% der häufigste Unfalltyp ausserorts. Oft geschehen sie in Kurven. Die wichtigste Hauptursache über alle Unfalltypen ausserorts hinweg ist die nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit. Beim Aufprall auf ein Objekt sind die Folgen dann am schwerwiegendsten, wenn es sich um einen Baum handelt.

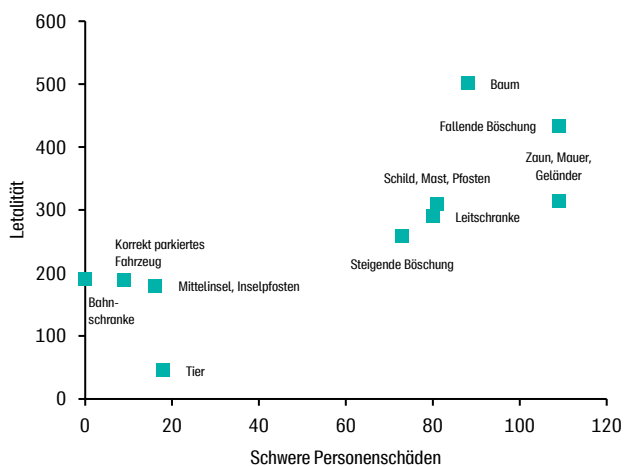
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



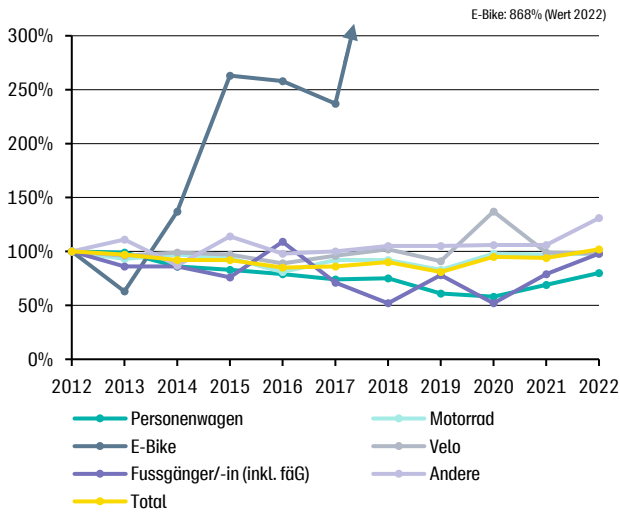
Verteilung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Ausserortsstrassen, nach Anprall



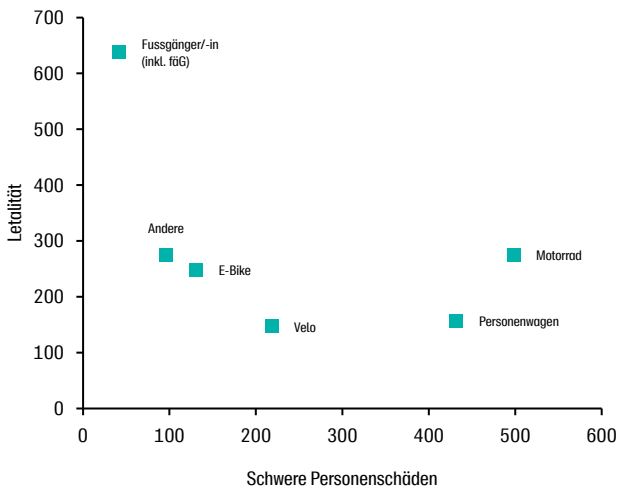
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



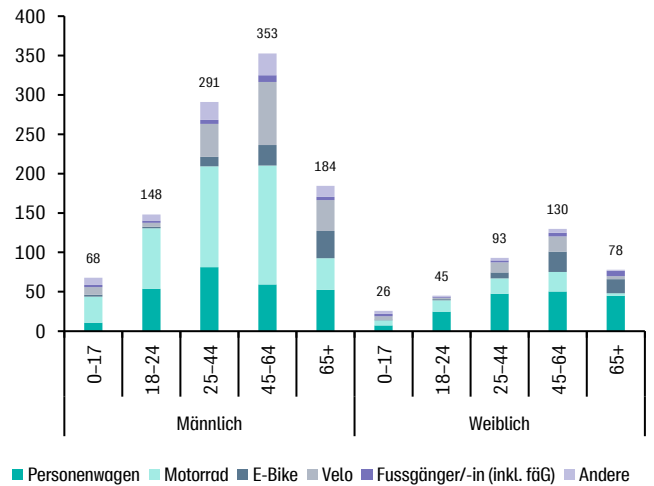
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Ausserortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	449	389	55	43	157
Motorrad	490	467	29	31	275
E-Bike	153	122	12	8	248
Velo	192	210	10	8	147
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	47	36	10	5	638
Andere	97	81	17	15	275
Total	1 428	1 306	133	110	203

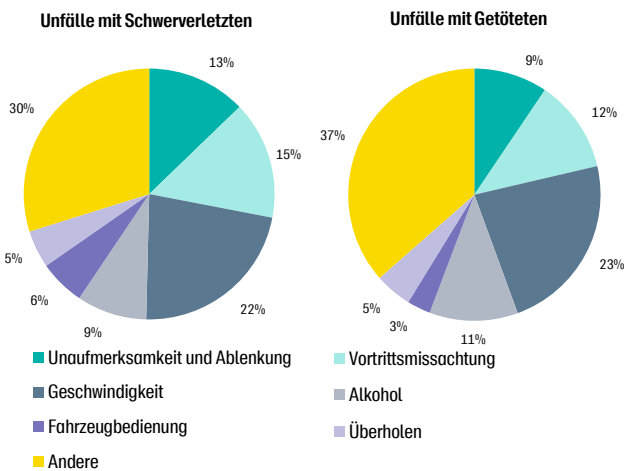
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Ausserortsstrassen, nach Verkehrsteilnahme



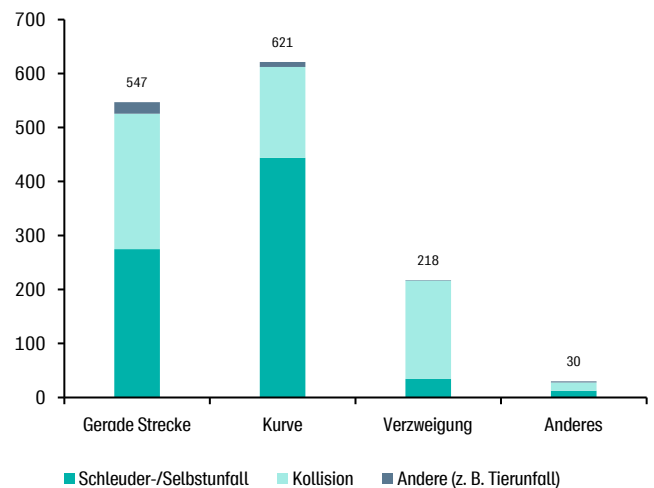
Schwere Personenschäden bei Ausserortsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Ausserortsunfällen, nach Unfallsschwere, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden auf Ausserortsstrassen, nach Unfalltyp und Unfallstelle, Ø 2018–2022



Autobahn

Im Jahr 2022 führten Unfälle auf Schweizer Autobahnen zu insgesamt 196 schweren Personenschäden. Der 10-Jahres-Rückblick ist noch immer geprägt vom schweren Carunfall in Siders im Jahr 2012. Lässt man diesen ausser Acht, so ist eine erfreuliche Entwicklung zu sehen. Diese ist auf eine deutliche Abnahme der schweren Personenschäden bei den PW-Insassinnen und -Insassen zurückzuführen (-39%).

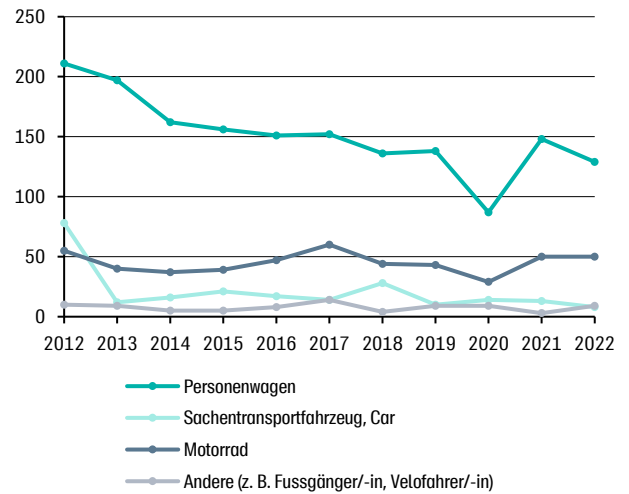
Zwei von drei in den letzten fünf Jahren auf Autobahnen tödlich verunglückten Personen waren in einem Personenwagen unterwegs. Dies dürfte auf die hohe Exposition zurückzuführen sein, denn das Sterberisiko ist im Personenwagen viermal geringer als auf dem Motorrad. Motorradfahrende machten in diesem Zeitraum 15% der auf Autobahnen Getöteten und 23% der Schwerverletzten aus.

Bei den auf Autobahnen schwer verunfallten Personen handelt es sich in zwei von drei Fällen um Männer. 88% von ihnen haben das Fahrzeug – meist einen Personenwagen, öfters auch ein Motorrad – gelenkt. Nur 12% waren Mitfahrende. Von den Frauen waren dagegen nur 55% Lenkerinnen. Die überwiegende Mehrheit der auf Autobahnen schwer verunfallten Frauen war mit einem Personenwagen unterwegs.

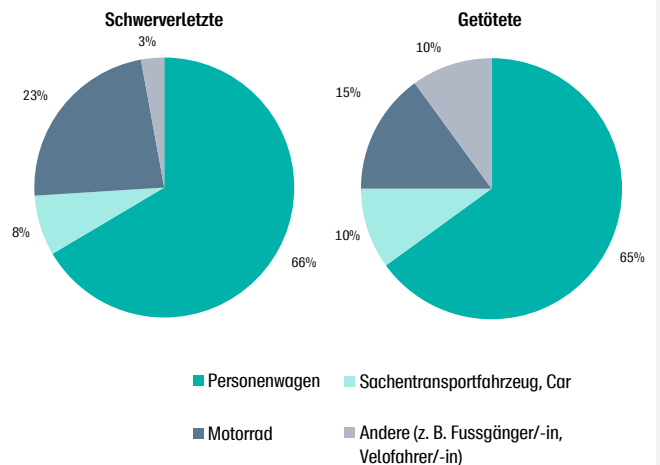
Fast 1/4 der Unfälle mit Schwerverletzten sowie der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen sind auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen. Überhöhte Geschwindigkeit und zu nahes Aufschliessen sind mit 13% respektive 14% ebenfalls relativ häufig Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten. Bei Unfällen mit Getöteten ist Alkohol die zweithäufigste Hauptursache (13%).

Kommt es bei einem Unfall auf der Autobahn zu einem Anprall an ein Objekt, so ist dies am häufigsten eine Leitschranke. Bei einem solchen Anprall sterben 189 von 10 000 Verletzten. Ein Anprall an einen Zaun, eine Mauer oder ein Geländer ist nur halb so häufig. Die Folgen sind jedoch gravierender.

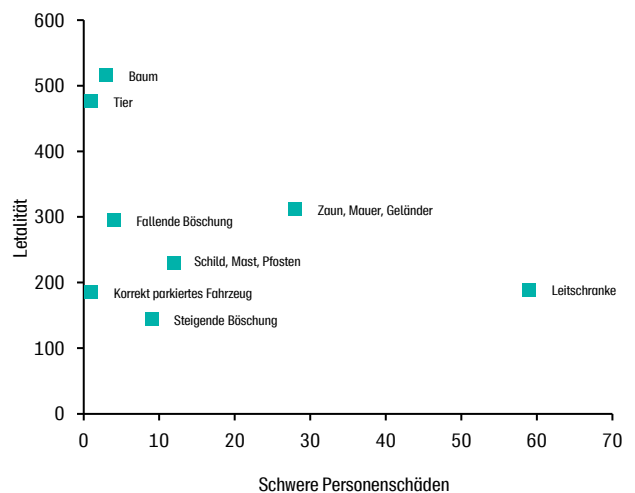
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



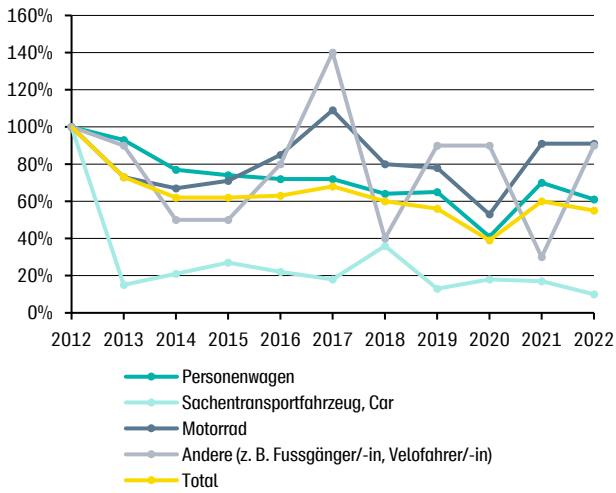
Verteilung der schweren Personenschäden auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Autobahnen, nach Anprall



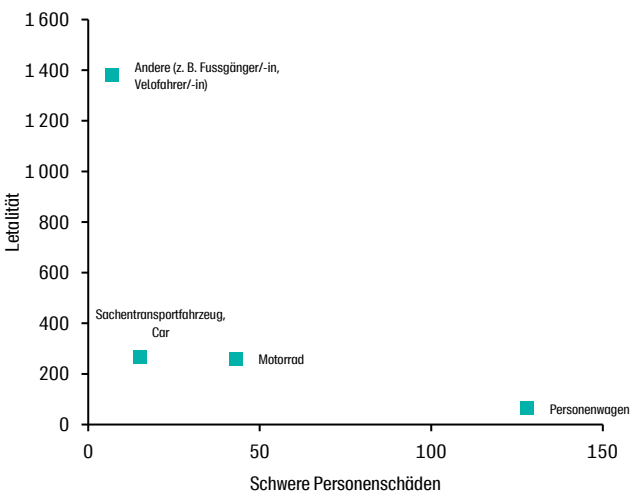
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



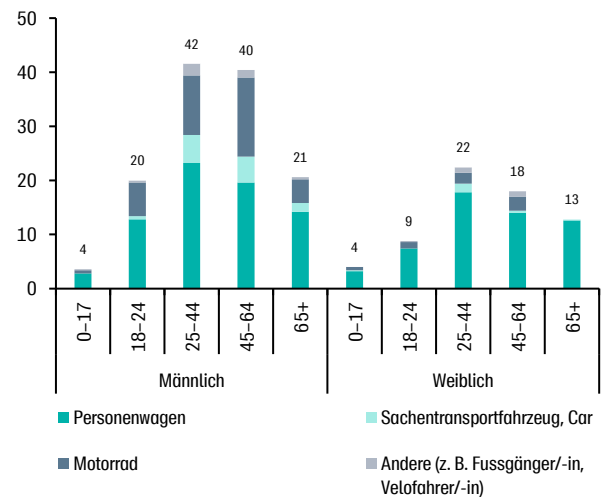
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	117	115	12	13	65
Sachtransportfahrzeug, Car	7	13	1	2	267
Motorrad	44	40	6	3	260
Andere (z. B. Fussgänger/-in, Velofahrer/-in)	7	5	2	2	1382
Total	175	173	21	19	100

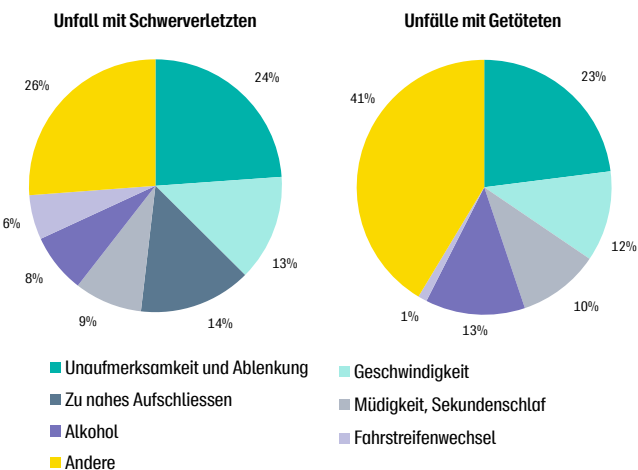
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme



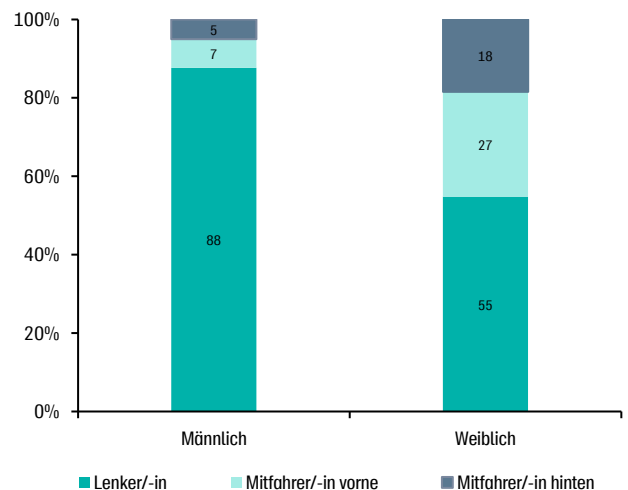
Schwere Personenschäden auf Autobahnen, nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Autobahnunfällen, nach Unfallschwere, Ø 2018–2022



Verteilung der schweren Personenschäden auf Autobahnen, nach Art der Verkehrsteilnahme und Geschlecht, Ø 2018–2022



Schleuder-/ Selbstunfall

In den letzten 10 Jahren haben die schweren Schleuder- und Selbstunfälle insgesamt um 11% zugenommen. Eine wichtige Rolle spielen dabei die E-Bikes, bei denen sich die schweren Personenschäden durch Schleuder-/Selbstunfälle in diesem Zeitraum mehr als verachtfacht haben. Auch in der Kategorie «Andere» ist ein überproportionaler Anstieg (+26%) zu verzeichnen. Dies ist vor allem auf die Zunahme von Unfällen mit Mofas und E-Trottinetten in den letzten drei Jahren zurückzuführen. Bei den Insassinnen und Insassen von Personewagen hingegen ergab sich in den letzten 10 Jahren ein Rückgang der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen um 29%.

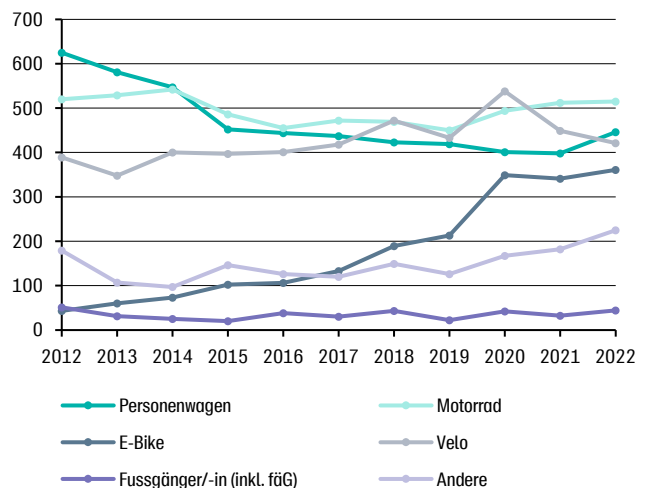
Absolut gesehen sind die meisten bei Schleuder-/Selbstunfällen schwer oder tödlich verletzten Personen Motorradfahrende, Velofahrende oder Personen in einem PW. 2% betreffen Fussgängerinnen und Fussgänger. Diese waren entweder mit einem fahrzeugähnlichen Gerät unterwegs oder sie wurden von einem schleudernden Fahrzeug erfasst.

Die schwersten Schleuder-/Selbstunfälle (Letalität) erleiden Motorradfahrende und Personen im PW. Letztere machen auch den grössten Anteil der Getöteten aus. Die tiefste Letalität haben Velofahrende.

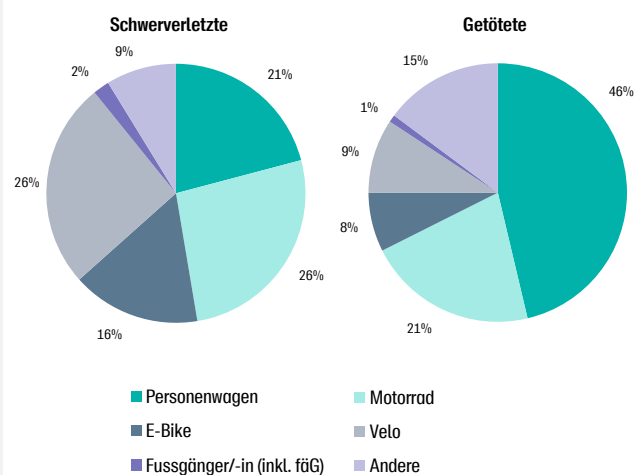
Kommt es bei einem Schleuder-/Selbstunfall zu einer Kollision mit einem Objekt, so sind dies in etwa mehr als einem Viertel der Fälle Zäune, Geländer oder Mauern. Am schwerwiegendsten sind die Folgen beim Aufprall auf einen Baum oder eine fallende Böschung.

Die häufigsten Hauptursachen von schweren Schleuder-/Selbstunfällen sind überhöhte Geschwindigkeit, gefolgt von Alkohol sowie Unachtsamkeit und Ablenkung. Bei den Geschwindigkeitsunfällen sind die 18- bis 24-Jährigen als Hauptverursachende überrepräsentiert, bei den alkoholbedingten Unfällen die 25- bis 44-Jährigen. Insgesamt handelt es sich bei 46% aller schweren Unfälle um Schleuder-/Selbstunfälle. Besonders hoch ist ihr Anteil bei Unfällen in Kurven, ausserorts und in Wochenendnächten.

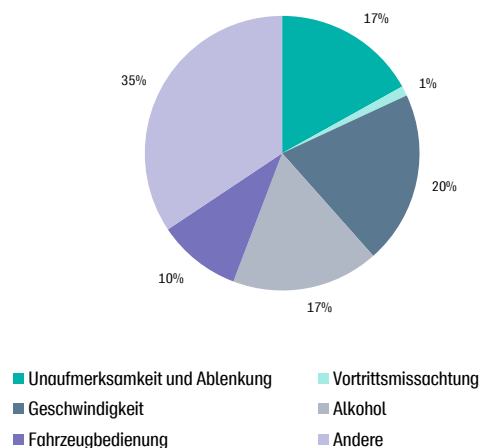
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



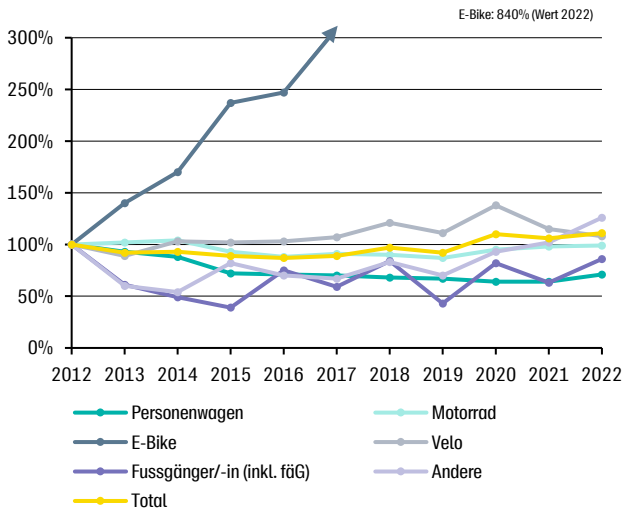
Verteilung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen von schweren Schleuder-/Selbstunfällen, Ø 2018–2022



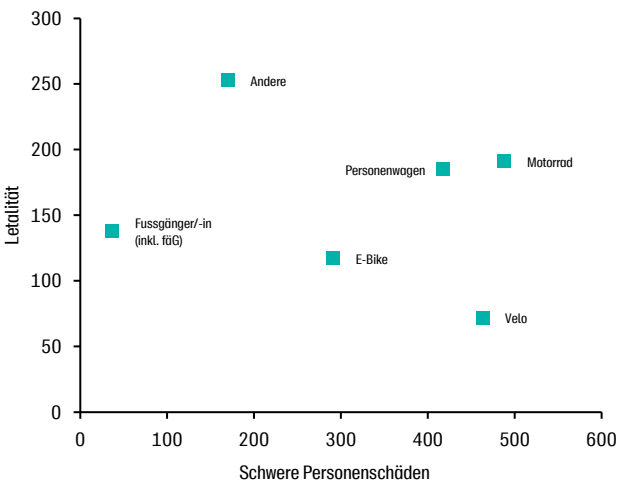
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



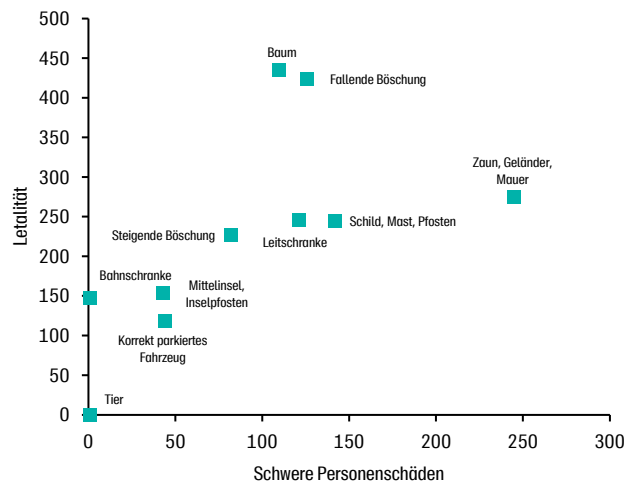
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	385	367	61	50	185
Motorrad	492	465	23	23	191
E-Bike	348	282	13	8	117
Velo	415	453	6	10	72
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	43	36	1	1	138
Andere	205	154	20	16	253
Total	1 888	1 757	124	108	166

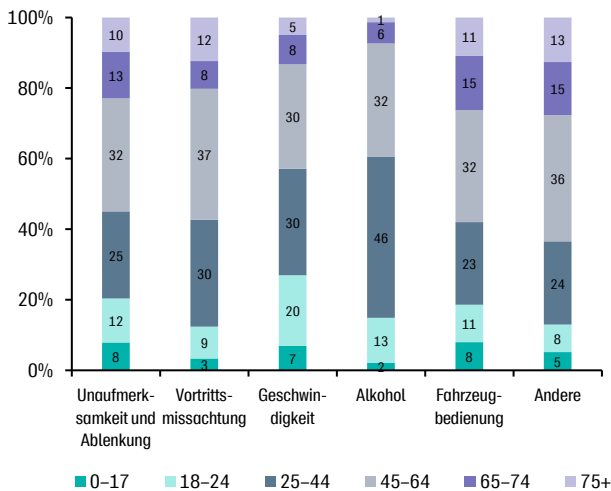
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Verkehrsteilnahme



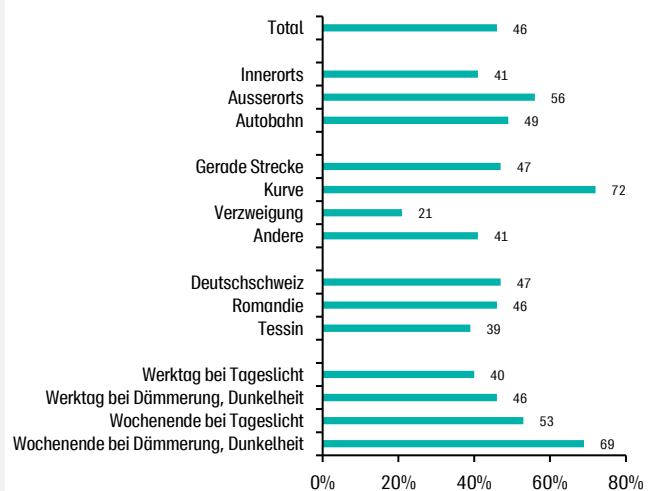
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Schleuder-/Selbstunfällen, nach Anprall



Verteilung der Hauptverursacher/-innen von schweren Schleuder-/Selbstunfällen, nach Alter und Hauptursache, Ø 2018–2022



Anteil von Schleuder-/Selbstunfällen an allen schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Kollision

Bei den schweren Unfällen auf Schweizer Strassen handelt es sich in gut der Hälfte der Fälle (51 %) um Kollisionen. Dies hat sich im Laufe der Zeit positiv entwickelt: Von 2012 bis 2022 haben die schweren Personenschäden bei Kollisionen insgesamt um 18 % abgenommen. Einzig bei den E-Bikes ist ein Anstieg zu verzeichnen, hier hat sich die Zahl der schweren Kollisionen in diesem Zeitraum fast verdreifacht. Trotz dieser Zunahme ist der Anteil der E-Bike-Fahrenden an den schweren Personenschäden eher gering. Die grösste Gruppe der bei Kollisionen schwer oder tödlich verletzten Personen sind Motorradfahrende (27 %), die zweitgrösste Gruppe sind die Fussgängerinnen und Fussgänger (25 %).

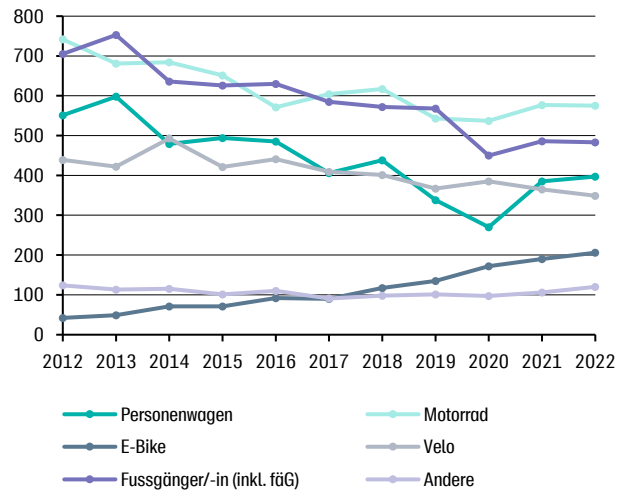
Für Fussgängerinnen und Fussgänger haben Kollisionen die schwersten Folgen. Ihr Risiko, bei einer Kollision ums Leben zu kommen, ist 5,5-mal höher als dasjenige der Personenwagen-Insassinnen und -Insassen. Dementsprechend stellen sie auch die grösste Gruppe unter den Getöteten dar (36 %).

An Zweierkollisionen mit schweren Personenschäden sind häufig Personenwagen beteiligt: Bei 85 % der Kollisionen von Motorradfahrenden waren Personenwagen involviert, bei 80 % der Kollisionen von Fussgängerinnen und Fussgängern und bei rund zwei von drei Kollisionen von Velo- und E-Bike-Fahrenden.

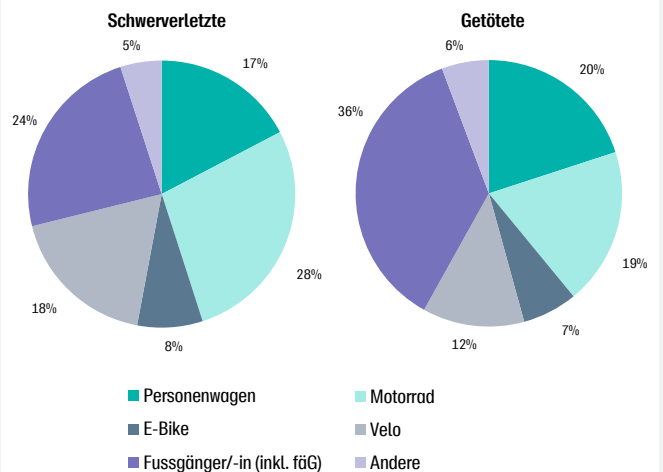
Über 40 % aller schweren Kollisionen sind auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Unter den Hauptverursachenden dieser Vortrittsmissachtungen sind die Altersgruppen ab 65 Jahren überproportional vertreten. Überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol werden deutlich seltener als Hauptursachen von schweren Kollisionen registriert (5 % bzw. 4 %). Bei den geschwindigkeitsbedingten Kollisionen werden die 18- bis 24-Jährigen, bei den alkoholbedingten Kollisionen die 25- bis 44-Jährigen überproportional häufig als Hauptverursachende registriert.

Im Innerortsbereich machen Kollisionen 56 % aller schweren Unfälle aus. Ausserorts sind es 42 %. Besonders hoch ist der Anteil der Kollisionen an Verzweigungen mit 79 %.

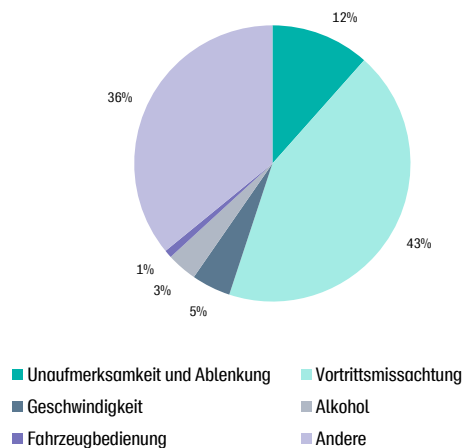
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kollisionen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



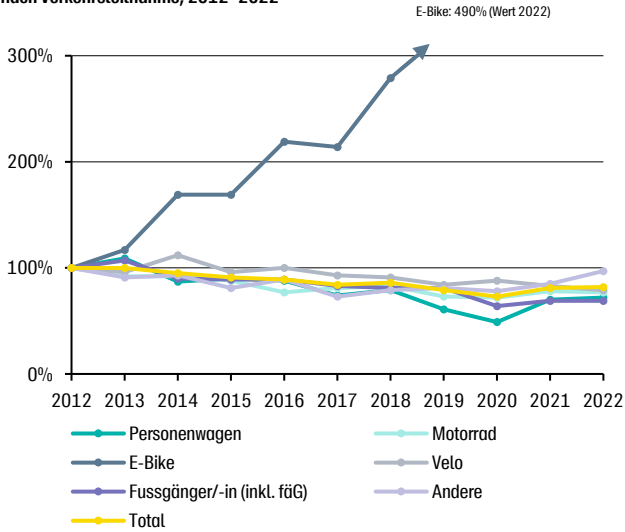
Verteilung der schweren Personenschäden bei Kollisionen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptursachen von schweren Kollisionen, Ø 2018–2022



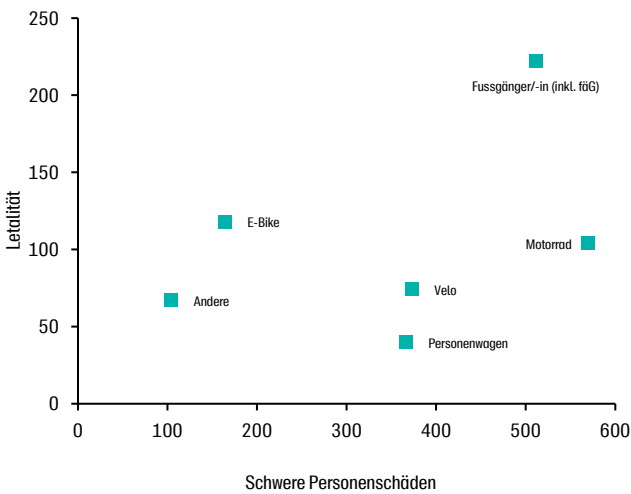
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kollisionen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



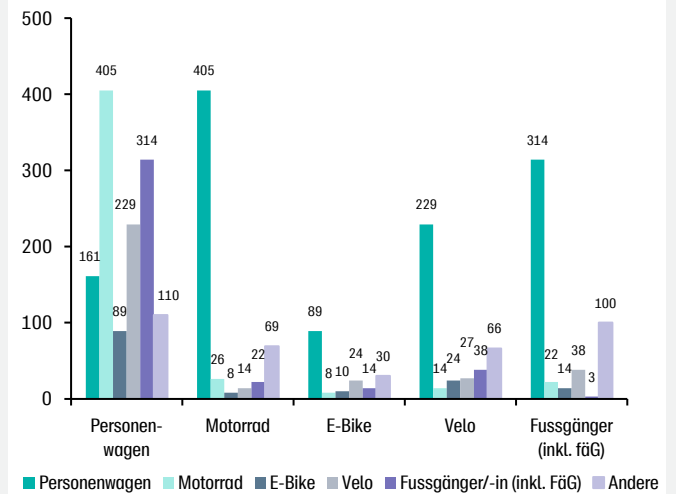
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Kollisionen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	373	344	24	21	40
Motorrad	553	550	22	20	104
E-Bike	196	157	10	7	118
Velo	336	361	13	13	74
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	445	474	38	38	222
Andere	115	99	5	6	67
Total	2018	1984	112	105	86

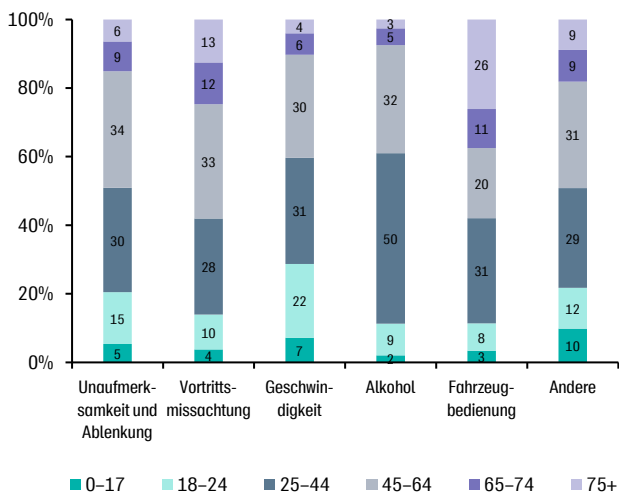
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Kollisionen, nach Verkehrsteilnahme



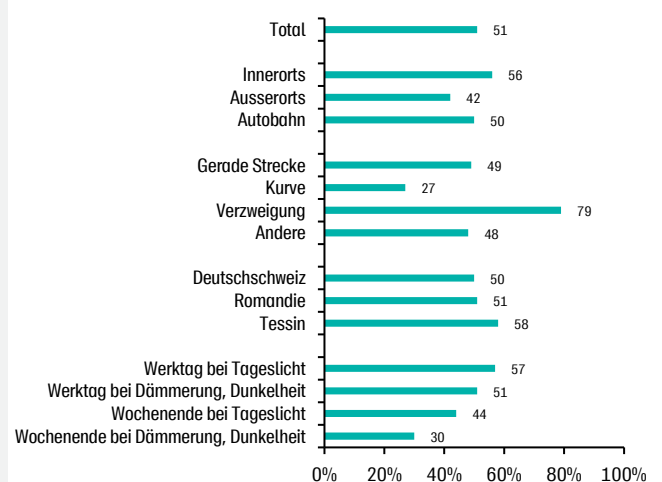
Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptversacher/-innen von schweren Kollisionen, nach Alter und Hauptursache, Ø 2018–2022



Anteil von Kollisionen an allen schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Unaufmerksamkeit und Ablenkung

Im Jahr 2022 führte Unaufmerksamkeit/Ablenkung zu insgesamt 1320 schweren Personenschäden – das sind 7 % mehr als im Jahr 2012. Am stärksten war die Zunahme in diesem Zeitraum bei Unfällen mit E-Bikes (+595 %). Auch bei den Motorradunfällen ist ein Anstieg zu verzeichnen (+20 %), bei den anderen Arten der Verkehrsteilnahme sind die Zahlen in diesem Zeitraum rückläufig.

Mehr als ein Drittel der schweren Personenschäden wegen Unaufmerksamkeit/Ablenkung betrifft Motorradfahrende, fast ein Fünftel Personen in Autos. Fussgängerinnen und Fussgänger machen einen Anteil von 13 % aus, weisen aber bei diesen Unfällen eine deutlich höhere Letalität auf als die übrigen Verkehrsteilnehmenden. Am tiefsten ist die Letalität bei Unfällen mit dem PW.

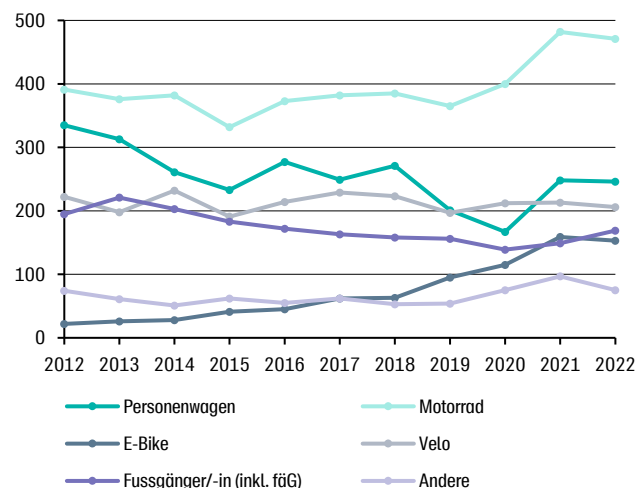
Insgesamt wird Unaufmerksamkeit/Ablenkung bei 30 % der schweren Unfälle als Haupt- oder Mitursache registriert. Bei Unfällen auf der Autobahn ist dieser Anteil deutlich höher (42 %), an Wochenenden nachts deutlich tiefer (24 %). Unterschiede zeigen sich auch zwischen den Sprachregionen: Im Tessin ist der Anteil tiefer (24 %), in der Romandie etwas höher (33 %).

Die Lenkenden von Personenwagen verursachen etwas mehr als ein Drittel der Unfälle infolge Unaufmerksamkeit/Ablenkung. Bei den schweren Personenschäden beträgt der Anteil der Personen in Autos 19 %. Umgekehrt verhält es sich bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velo- und Motorradfahrenden: Ihr Anteil an den Hauptverursachenden ist geringer als bei den schweren Personenschäden.

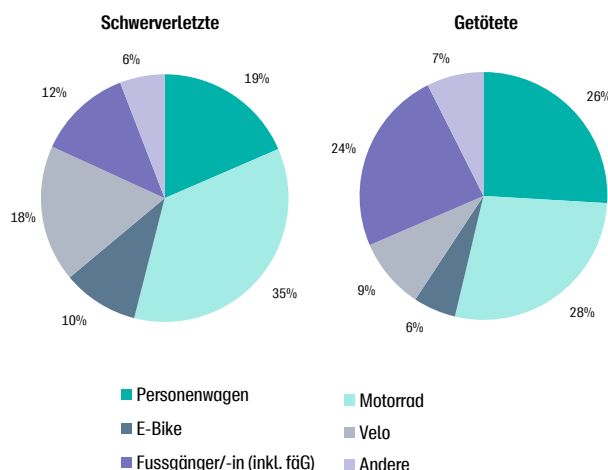
Knapp 60 % der schweren Unfälle wegen Unaufmerksamkeit/Ablenkung geschehen innerorts, etwas mehr als ein Drittel ausserorts. Innerorts und auf der Autobahn passieren diese Unfälle meistens auf geraden Strecken, ausserorts am häufigsten in Kurven.

Insgesamt sind 18 % der an einem schweren Unfall beteiligten Fahrzeuglenkenden bzw. Fussgängerinnen und Fussgänger unaufmerksam oder abgelenkt. Dieser Anteil ist bei den Verkehrsteilnehmenden bis 24 Jahre und bei den Motorradfahrenden deutlich höher, bei den Fussgängerinnen und Fussgängern deutlich tiefer.

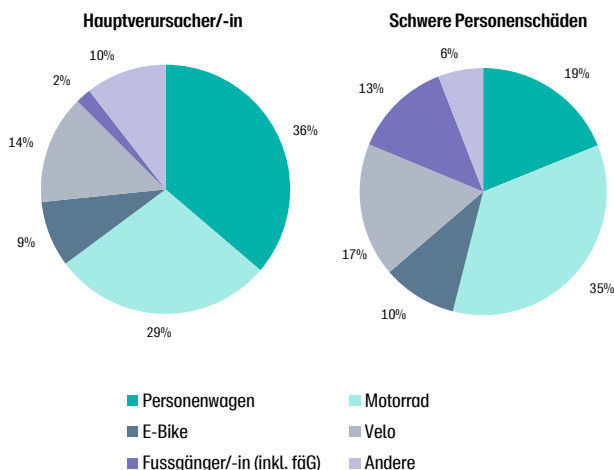
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



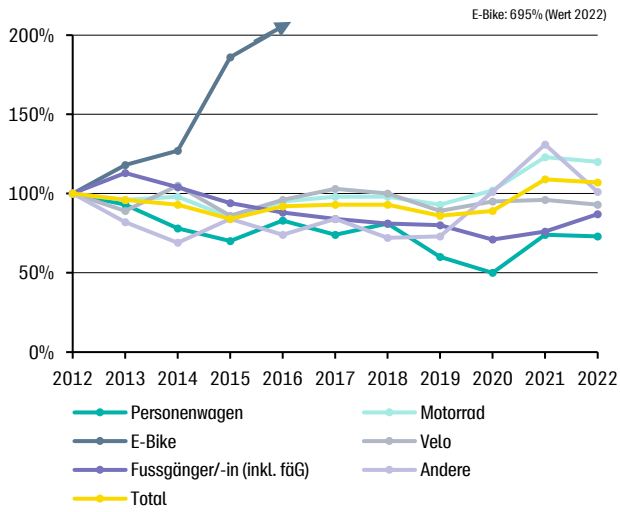
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



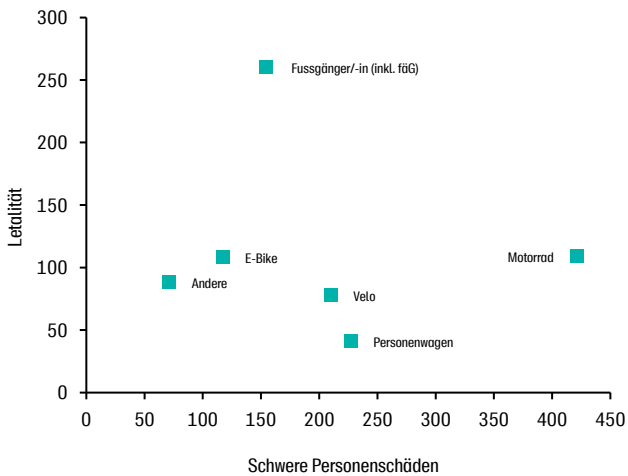
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



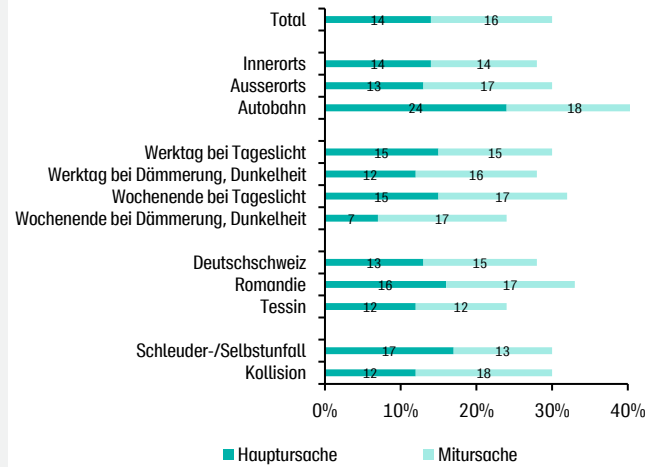
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	224	212	22	14	41
Motorrad	451	406	20	15	109
E-Bike	149	114	4	3	108
Velo	202	205	4	5	78
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	151	141	18	13	260
Andere	73	67	2	4	88
Total	1 250	1 145	70	54	81

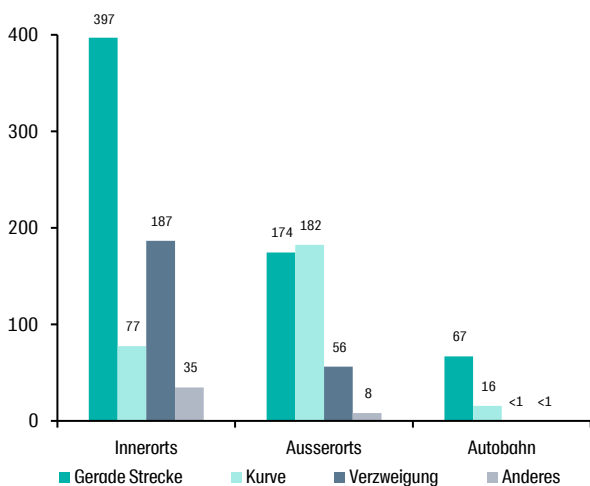
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Verkehrsteilnahme



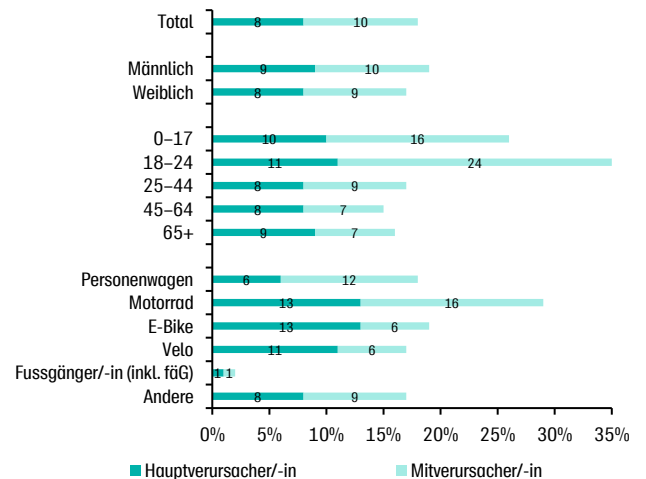
Anteil der durch Unaufmerksamkeit und Ablenkung verursachten schweren Unfälle, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen, nach Unfallstelle und Ortstage, Ø 2018–2022



Anteil unaufmerksam und abgelenkter Fahrzeuglenker/-innen und Fussgänger/-innen bei schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Vortrittsmissachtung

Im Jahr 2022 wurden 958 Personen bei Unfällen infolge Vortrittsmissachtung schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zum Jahr 2012 entspricht dies einer Reduktion von rund 20%. Der Rückgang zeigt sich bei allen Arten der Verkehrsteilnahme mit Ausnahme der E-Bikes, bei denen sich diese Unfälle mehr als vervierfacht haben.

Die meisten schweren Personenschäden wegen Vortrittsmissachtung ereignen sich bei den Motorradfahrenden (28%), gefolgt von den Fussgängerinnen und Fussgängern (25%) und den Velofahrenden (23%). Bei den Fussgängerinnen und Fussgängern ist die Letalität mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt: sie machen rund 40% der Getöteten aus. Überdurchschnittlich hoch ist die Letalität auch bei Unfällen mit E-Bikes.

Insgesamt ist ein Viertel der schweren Unfälle auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Innerorts ist der Anteil deutlich höher (32%) als ausserorts (16%). Auf Autobahnen kommt diese Unfallursache kaum vor.

Vortrittsmissachtungen sind an Werktagen etwas häufiger als insgesamt, an Wochenenden seltener – vor allem nachts. Im Tessin ist diese Unfallursache etwas seltener als in den anderen Sprachregionen.

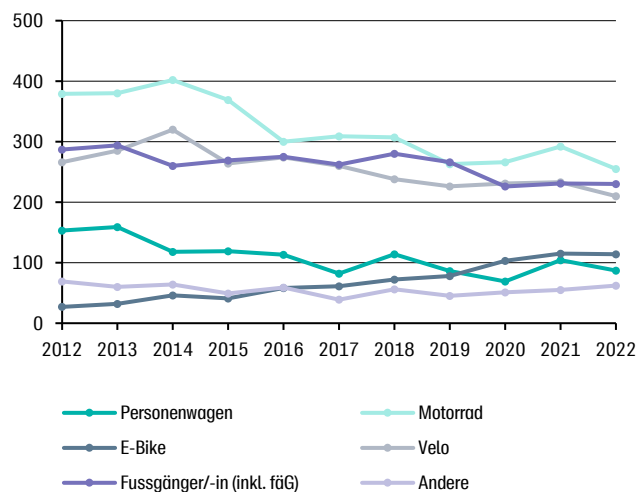
Bei den Schleuder-/Selbstunfällen spielt die Vortrittsmissachtung praktisch keine Rolle, sie ist aber für fast die Hälfte der Kollisionen verantwortlich.

PW-Lenkende verursachen mehr als zwei Drittel der Unfälle wegen Vortrittsmissachtung. Bei den schweren Personenschäden liegt ihr Anteil bei knapp 10%. Bei den übrigen Verkehrsteilnehmenden ist es umgekehrt: Ihr Anteil ist bei den schweren Personenschäden höher als bei den Hauptverursachenden. So verursachen Fussgängerinnen und Fussgänger 2% der Unfälle mit Vortrittsmissachtung, machen aber 25% der Personenschäden aus.

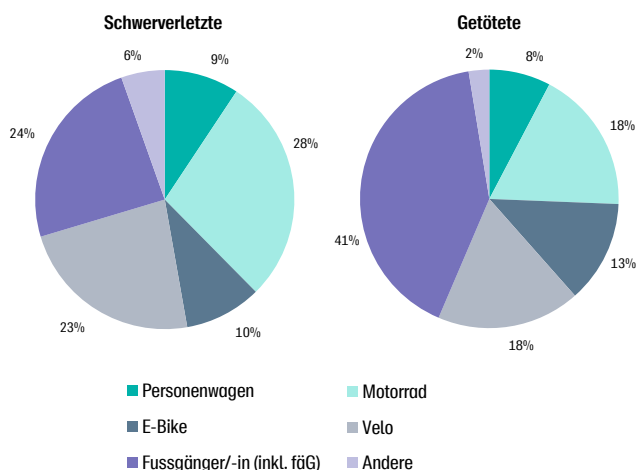
Mehr als drei Viertel der Unfälle infolge Vortrittsmissachtung ereignen sich innerorts, der Rest ausserorts, vor allem an Verzweigungen.

Insgesamt haben 15% der an einem schweren Unfall beteiligten Fahrzeuglenkenden den Vortritt missachtet. Bei den Frauen ist dieser Anteil etwas höher als bei den Männern, ebenso bei Personen im Rentenalter im Vergleich zu jüngeren Altersgruppen. Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil bei den PW-Lenkenden (28%).

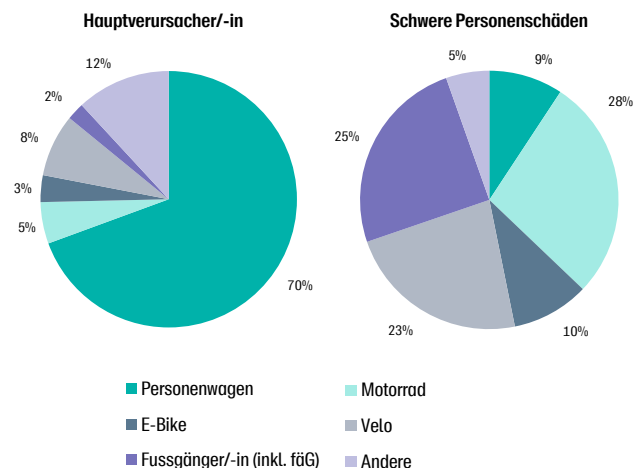
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



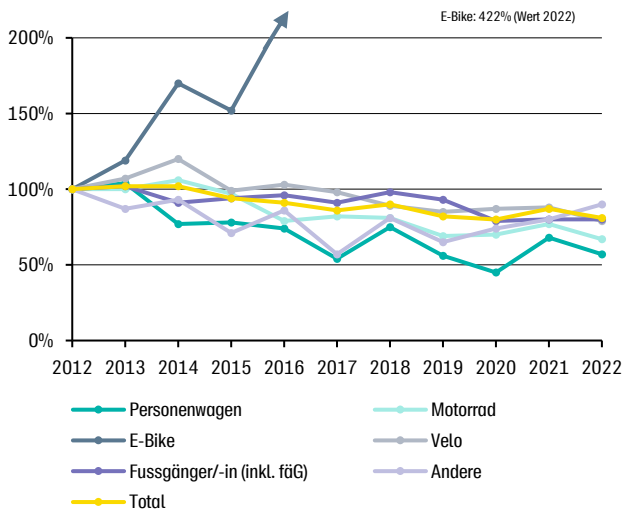
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



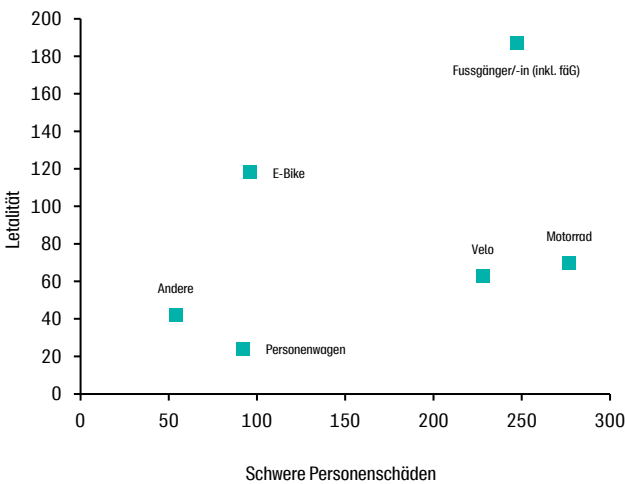
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



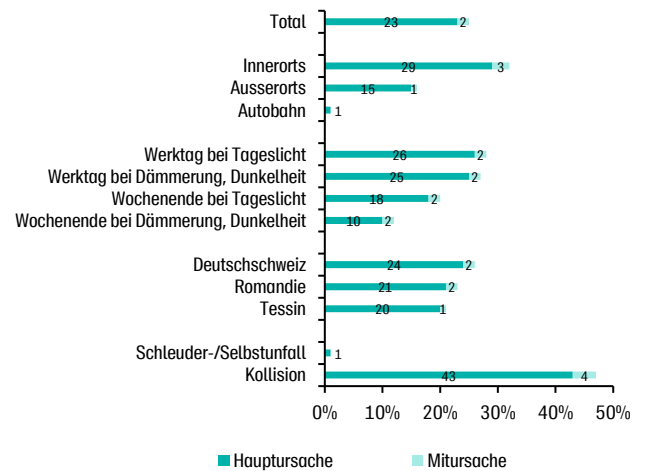
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2021) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	86	89	1	3	24
Motorrad	249	270	6	7	70
E-Bike	109	92	5	5	118
Velo	203	221	7	7	63
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	221	231	9	16	187
Andere	61	52	1	1	42
Total	929	955	29	38	76

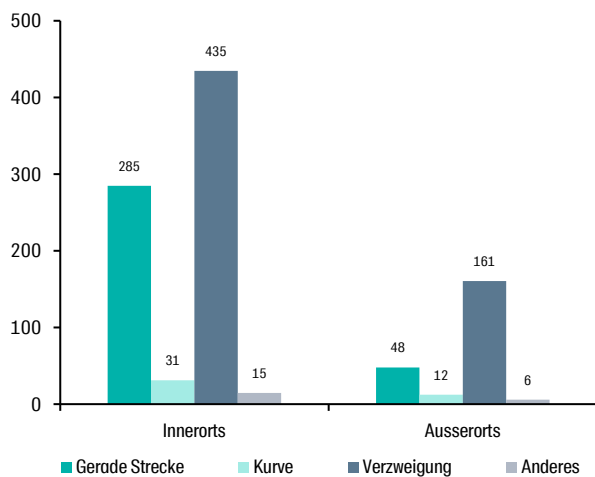
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Verkehrsteilnahme



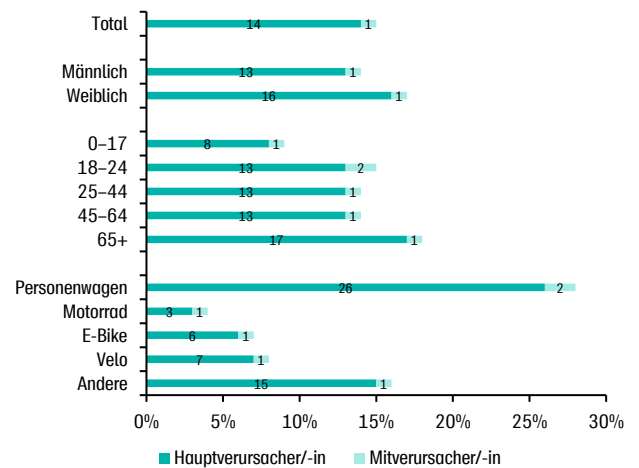
Anteil der durch Vortrittsmissachtung verursachten schweren Unfälle, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung, nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2018–2022



Anteil vortrittsmissachtender Fahrzeuglenker/-innen bei schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Geschwindigkeit

Im Jahr 2022 wurden 810 Personen bei Geschwindigkeitsunfällen schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zu 2012 entspricht dies einem Rückgang von 20%. Bei den meisten Arten der Verkehrsteilnahme ist in diesem Zeitraum ein Rückgang zu verzeichnen, bei den E-Bikes hat sich die Zahl der Unfälle jedoch mehr als vervierfacht.

Von schweren geschwindigkeitsbedingten Unfällen sind die Motorradfahrenden am häufigsten betroffen (34%), gefolgt von den PW-Insassinnen und -Insassen (29%). Bei den Getöteten machen diese beiden Gruppen zusammen sogar mehr als $\frac{3}{4}$ der Betroffenen aus. Fussgängerinnen und Fussgänger sind deutlich seltener von Geschwindigkeitsunfällen betroffen, weisen aber die mit Abstand höchste Letalität auf. Auch bei den Motorradfahrenden ist die Letalität hoch.

Insgesamt sind 18% der Unfälle auf nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Ausserorts (30%) und auf Autobahnen (24%) ist der Anteil deutlich höher. Auch an Wochenenden ist der Anteil höher, insbesondere nachts.

Im Tessin liegt der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle mit 8% deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt.

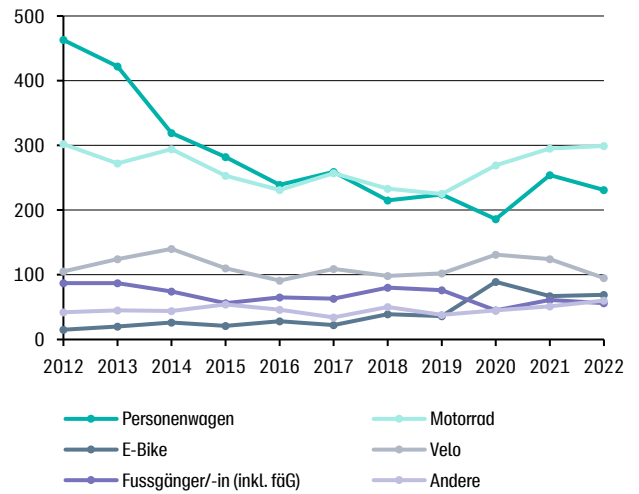
Mehr als jeder vierte Schleuder-/Selbstunfall und rund jede zehnte Kollision sind geschwindigkeitsbedingt.

PW- und Motorradlenkende verursachen je rund ein Drittel der Geschwindigkeitsunfälle. Auf diese beiden Gruppen entfallen auch fast zwei Drittel der schweren Personenschäden. Fussgängerinnen und Fussgänger (inkl. fäG) machen 8% der schweren Personenschäden aus.

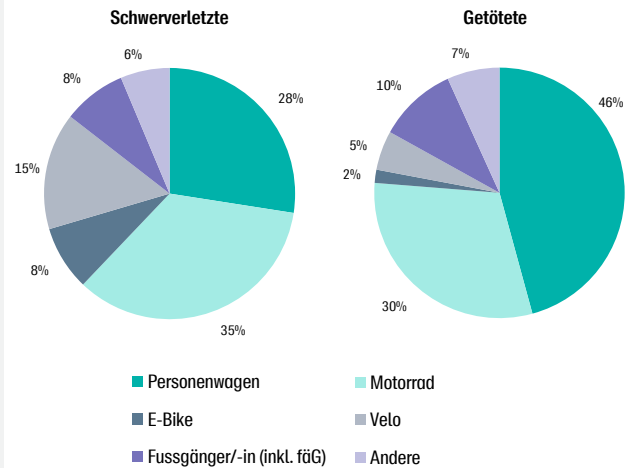
Etwas mehr als ein Drittel der Geschwindigkeitsunfälle ereignet sich innerorts, knapp 60% ausserorts. Innerorts passieren sie am häufigsten auf geraden Strecken, ausserorts zu fast drei Vierteln in Kurven.

Von den an einem schweren Unfall beteiligten Fahrzeuglenkenden waren 11% mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs. Bei den Männern ist dieser Anteil höher als bei den Frauen, ebenso bei den jüngeren Altersgruppen im Vergleich zu den älteren. Den höchsten Anteil hat die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen. Bei den Motorradlenkenden ist der Anteil doppelt so hoch wie im Durchschnitt.

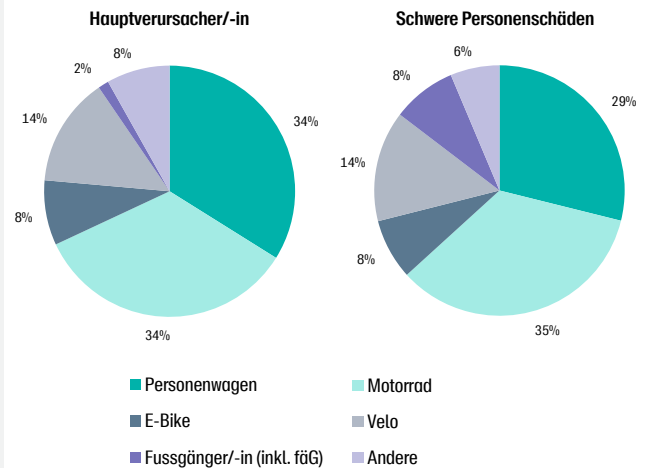
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



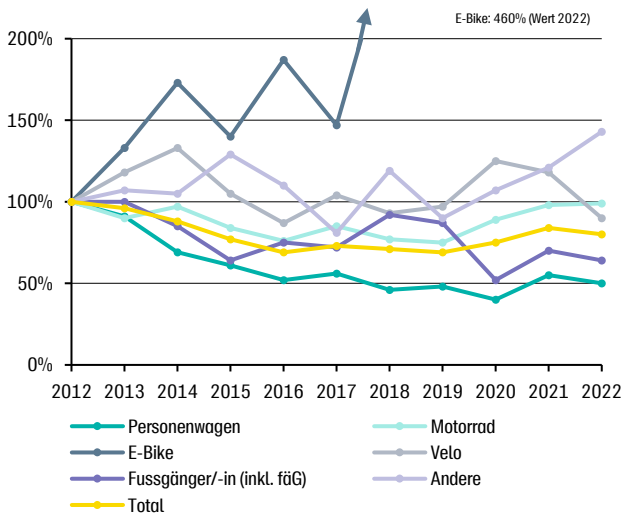
Verteilung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Geschwindigkeit, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



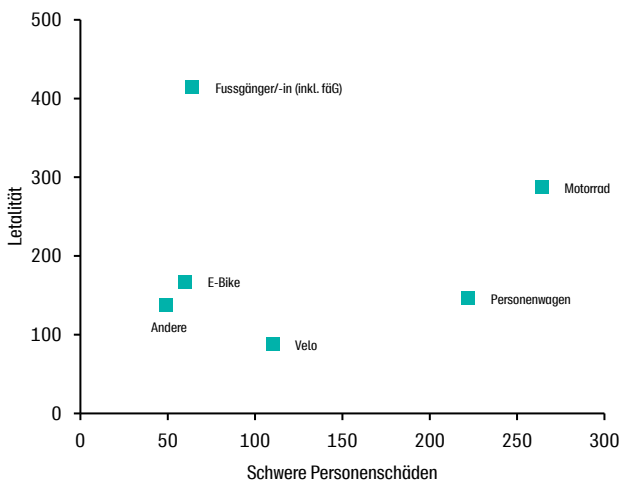
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



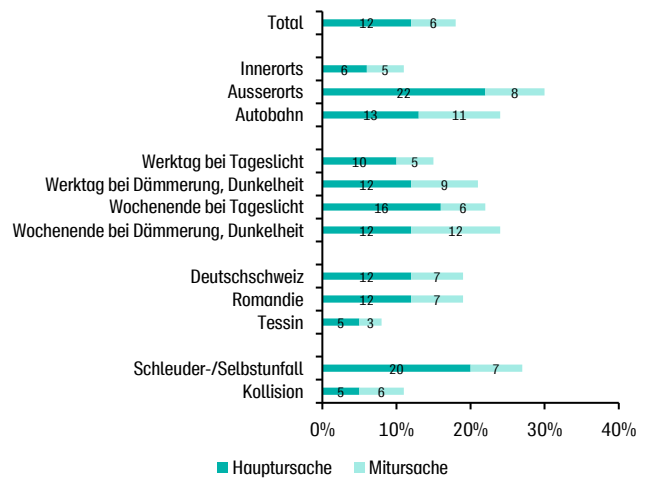
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	196	195	35	27	146
Motorrad	281	246	18	18	287
E-Bike	66	59	3	1	167
Velo	91	107	4	3	88
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	48	58	8	6	414
Andere	58	45	2	4	138
Total	740	710	70	59	181

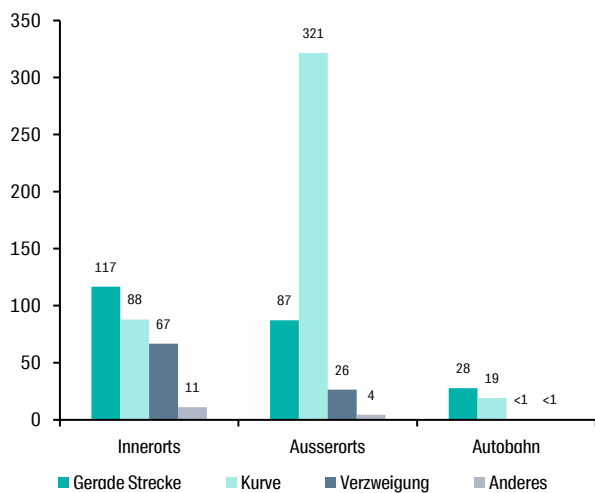
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Verkehrsteilnahme



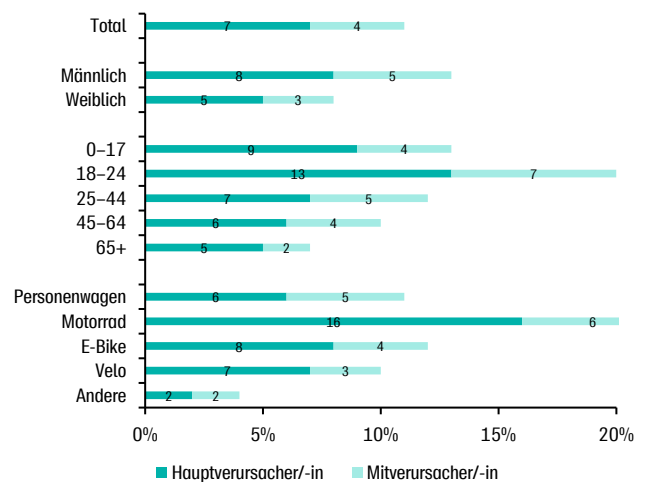
Anteil der durch unangepasste Geschwindigkeit verursachten schweren Unfälle, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Schwere Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen, nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2018–2022



Anteil Fahrzeuglenker/-innen mit unangepasster Geschwindigkeit bei schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



Alkohol

2022 wurden 547 Personen bei Alkoholunfällen schwer verletzt oder getötet, deutlich mehr als im Vorjahr. Im Vergleich zu 2012 entspricht dies einem Rückgang um 7 %. Die Zahl der Alkoholunfälle ist bei den meisten Arten der Verkehrsteilnahme rückläufig. Auf dem E-Bike hingegen hat sich die Zahl der Alkoholunfälle in diesem Zeitraum fast verzehnfacht.

Am häufigsten betroffen sind Insassinnen und Insassen von Personenwagen, gefolgt von Motorradfahrenden. Fussgängerinnen und Fussgänger sind am wenigsten von Alkoholunfällen betroffen. Ihre Letalität ist jedoch mit Abstand die höchste bei diesen Unfällen.

Insgesamt sind 12 % der schweren Unfälle alkoholbedingt. Nachts ist dieser Anteil deutlich höher. Unter der Woche ist jeder fünfte, am Wochenende jeder zweite nächtliche Unfall auf Alkohol zurückzuführen.

In der Deutschschweiz ist der Anteil alkoholbedingter Unfälle leicht unterdurchschnittlich, in der Romandie und im Tessin leicht überdurchschnittlich.

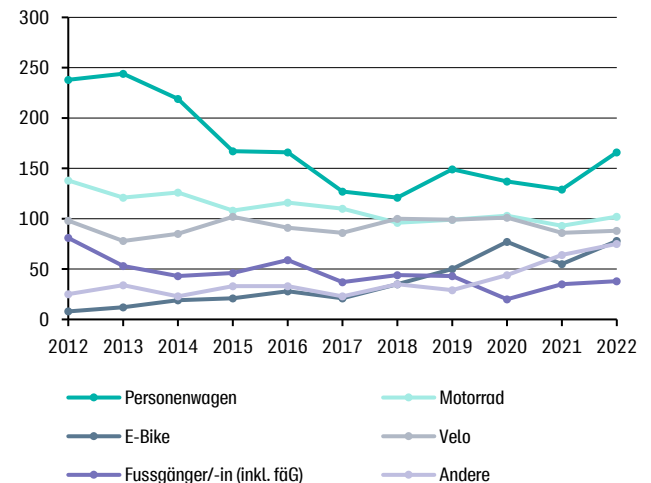
Fast jeder fünfte Schleuder-/Selbstunfall ist auf Alkohol zurückzuführen. Bei den Kollisionen liegt der Anteil mit 6 % deutlich tiefer.

Jeder dritte alkoholbedingte Unfall wird von PW-Lenkenden verursacht, jeder fünfte von Motorradfahrenden. Auch bei den schweren Personenschäden entfällt auf diese beiden Verkehrsteilnehmergruppen ein Anteil von zusammen 50 %. 3 % der Alkoholunfälle werden von Fussgängerinnen und Fussgängern verursacht.

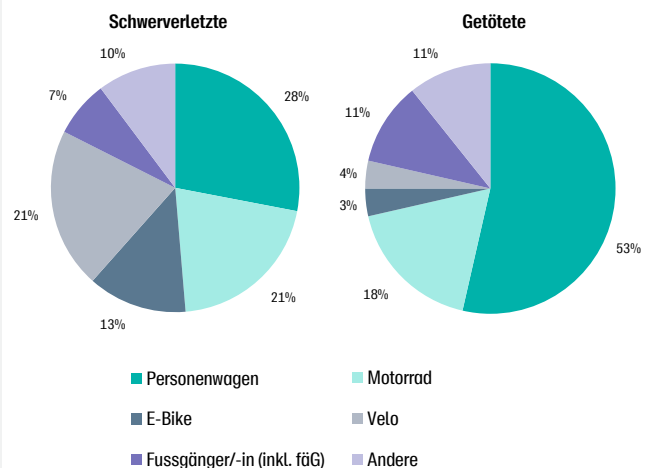
Knapp zwei Drittel der Alkoholunfälle passieren innerorts, ein Drittel ausserorts. Innerorts ereignen sie sich vor allem auf geraden Strecken, ausserorts in Kurven.

Von den Personen, die in einen schweren Unfall involviert sind, waren 7 % alkoholisiert. Bei den Frauen ist der Anteil tiefer, ebenso bei den bis 17-Jährigen und bei den Personen im Rentenalter sowie den Fussgängerinnen und Fussgängern. Bei den 25- bis 44-Jährigen ist der Anteil höher als bei den anderen Altersgruppen, ebenso bei den E-Bike- und Velo-Fahrenden im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmenden.

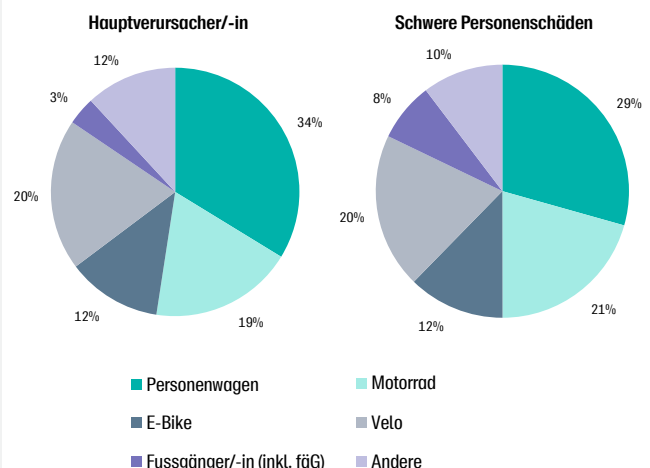
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



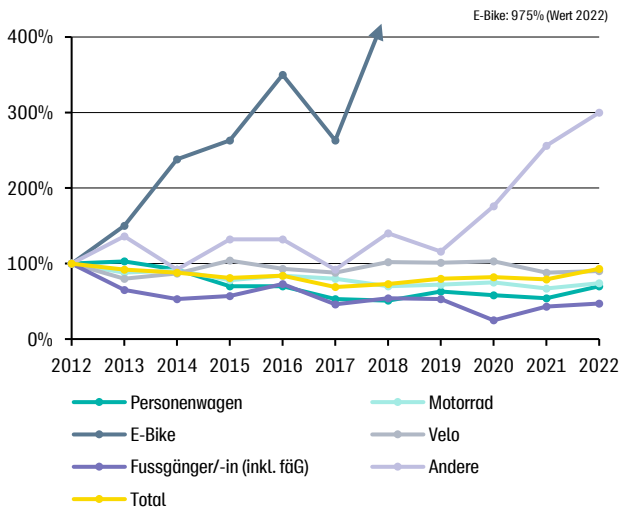
Verteilung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Alkohol, nach Verkehrsteilnahme, Ø 2018–2022



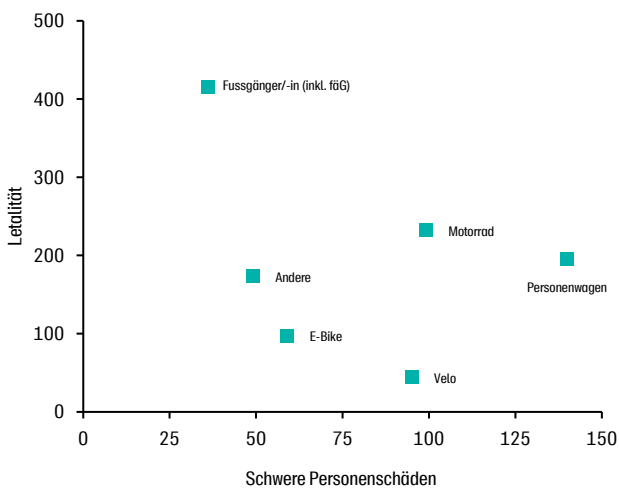
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



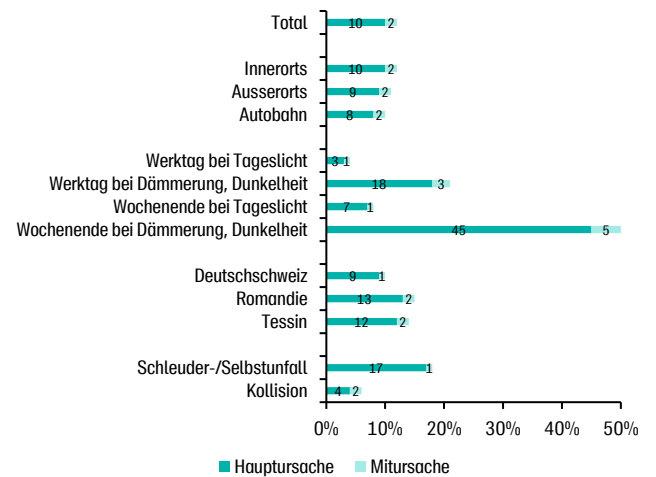
Schwere Personenschäden (2022 / Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Alkoholunfällen, nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte		Getötete		Letalität Ø 2012–2022
	2022	Ø 2018–2022	2022	Ø 2018–2022	
Personenwagen	147	126	19	15	195
Motorrad	94	93	8	5	232
E-Bike	78	58	0	1	97
Velo	86	94	2	1	44
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	34	33	4	3	415
Andere	71	46	4	3	173
Total	510	450	37	28	183

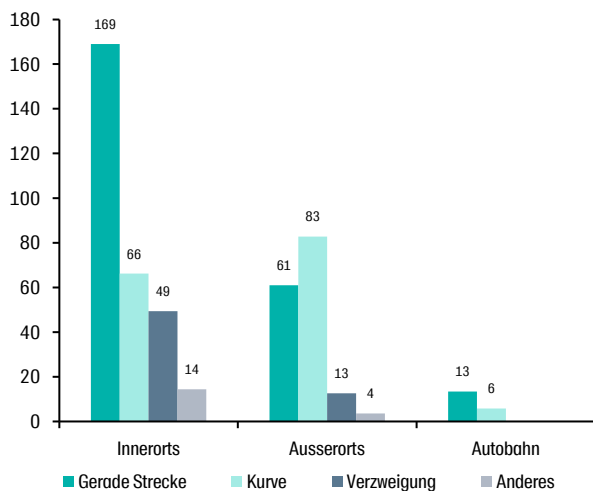
Schwere Personenschäden (Ø 2018–2022) und Letalität (Ø 2012–2022) bei Alkoholunfällen, nach Verkehrsteilnahme



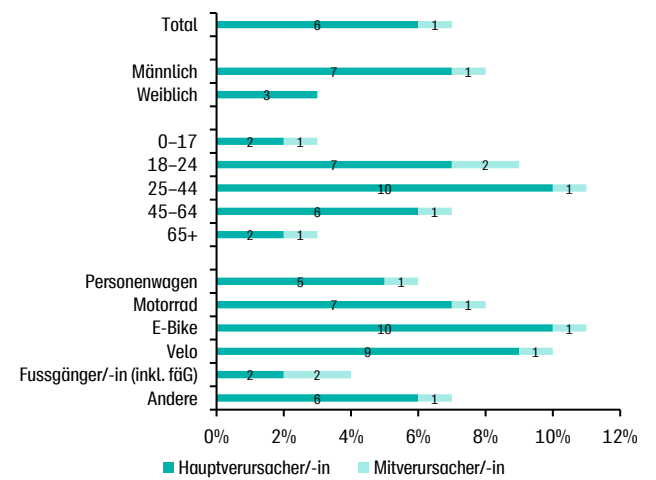
Anteil der durch Alkohol verursachten schweren Unfälle, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022



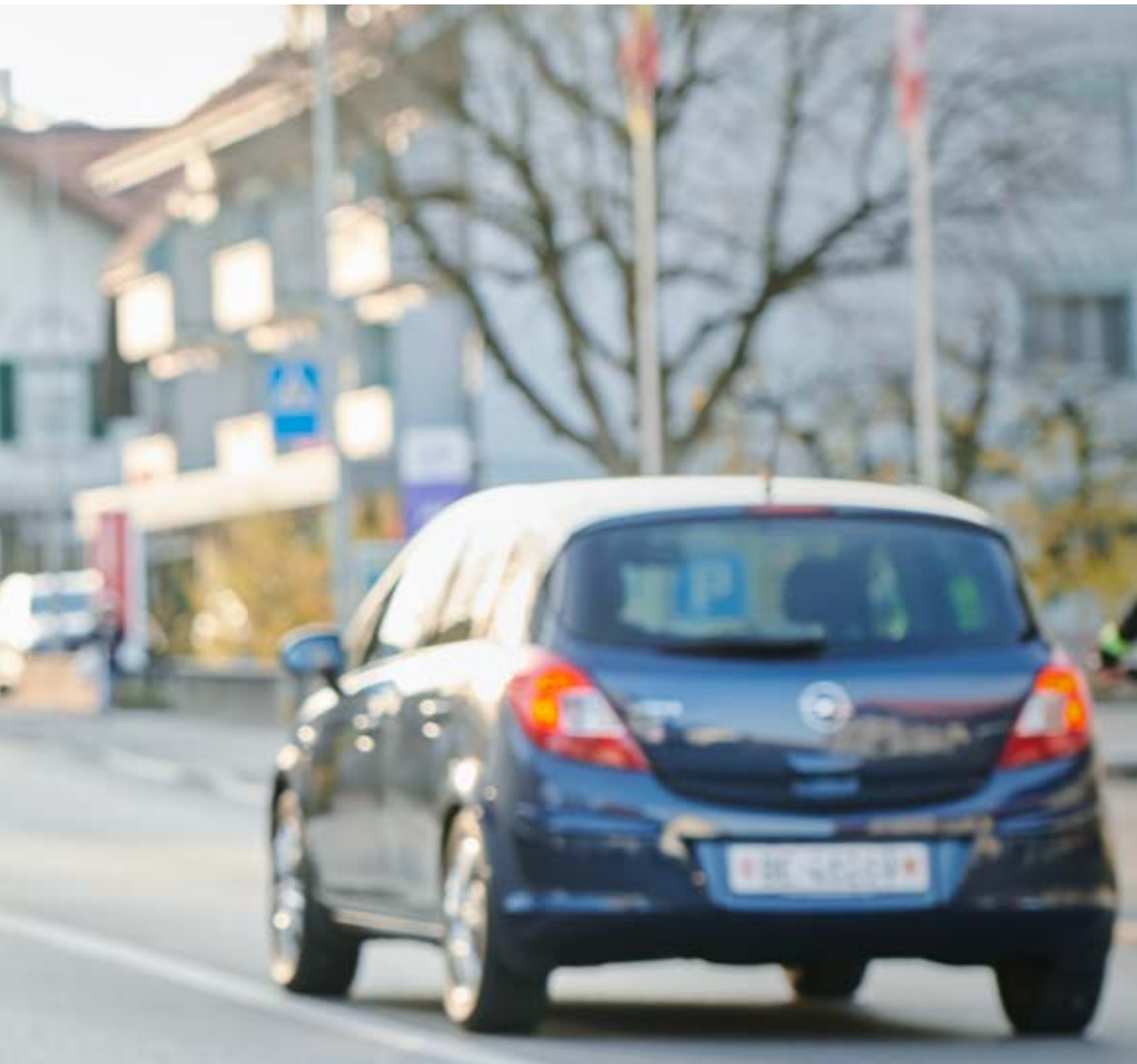
Schwere Personenschäden bei Alkoholunfällen, nach Unfallstelle und Ortstage, Ø 2018–2022



Anteil alkoholisierter Fahrzeuglenker/-innen und Fussgänger/-innen bei schweren Unfällen, nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2018–2022







Verhalten und Einstellungen

Mehr als ein Viertel der Autofahrenden fährt gemäss eigenen Angaben zumindest ab und zu Auto, nachdem sie zwei oder mehr Gläser Alkohol getrunken haben. Auf Strassen mit Tempo 30 hält nur knapp jedes zweite Fahrzeug das Geschwindigkeitslimit ein. 2022 wurde erstmals die Verwendung von Sichtbarkeitshilfen auf dem Velo und E-Bike, zum Beispiel der Leuchtweste, erhoben. Gemäss Befragungen werden Massnahmen mit dem Ziel, die Strassenverkehrsicherheit zu verbessern, mehrheitlich befürwortet; gefährliche Verhaltensweisen werden nicht akzeptiert.

Alkohol

Wie die von der BFU jährlich durchgeführte Bevölkerungsbefragung zeigt, wissen immer weniger Autofahrerinnen und Autofahrer, dass die aktuell geltende Promillegrenze 0,5 Promille beträgt. 2005, als diese Grenze in Kraft gesetzt wurde, waren es 92 % der Befragten, 2022 noch 62 %.

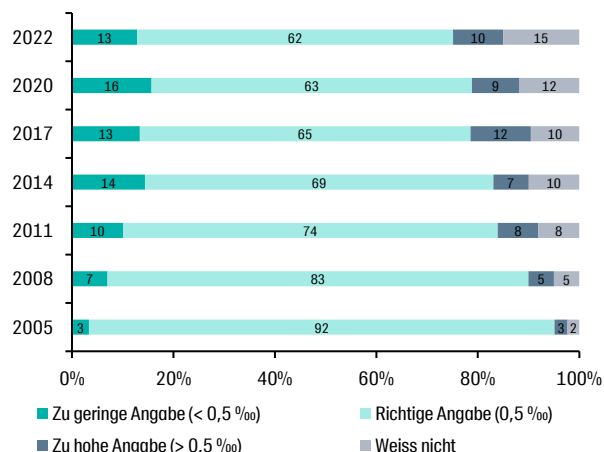
Im Jahr 2022 gaben 72 % der Autofahrerinnen und Autofahrer an, dass sie nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol niemals gefahren sind. Frauen (80 %) sagen dies deutlich häufiger aus als Männer (64 %). In der Westschweiz ist das Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol weiter verbreitet (38 %) als im Tessin (29 %) oder in der Deutschschweiz (22 %).

Aus der Befragung geht hervor, dass 35 % der Autofahrerinnen und Autofahrer die Wahrscheinlichkeit, in eine Alkoholkontrolle zu geraten, als sehr unwahrscheinlich und 41 % als eher unwahrscheinlich einstufen. Diese hohen Zahlen können mit dem Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer in Relation gesetzt werden, die 2021 in eine solche Kontrolle geraten sind – es waren 4 %. Mehr Frauen als Männer erachten die Wahrscheinlichkeit einer solchen Kontrolle als sehr gering. Zudem mussten sich im Jahr 2021 deutlich weniger Frauen (1 %) als Männer (7 %) effektiv einem Alkoholtest unterziehen. Die Autofahrerinnen und Autofahrer in der Romandie halten die Wahrscheinlichkeit, in eine solche Kontrolle zu geraten, im Vergleich zu den anderen zwei Sprachregionen für sehr gering, während sie effektiv häufiger kontrolliert werden.

Die Antworten auf die Frage «Nach wie vielen Stangen Bier à 3 dl bzw. Gläsern Wein à 1 dl – schätzen Sie – sind Sie so stark beeinträchtigt, dass Sie nicht mehr sicher ein Fahrzeug lenken könnten?» haben sich von 2020 bis 2022 kaum verändert. Im Vergleich zu 2018 lässt sich ein Rückgang des Anteils der Personen beobachten, die sich noch in der Lage fühlen, nach drei oder mehr Gläsern sicher zu fahren.

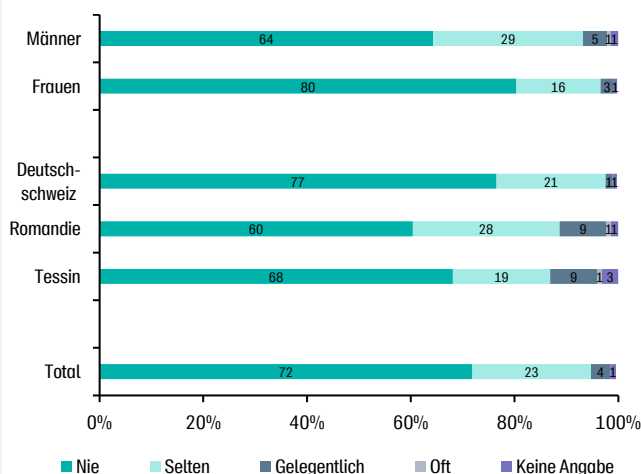
Mehr als zwei Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer sind mit der Aussage «Wenn ich mehr Alkohol als erlaubt trinke, erhöht das mein Unfallrisiko» voll und ganz einverstanden. Allerdings teilen in der Romandie weniger Autofahrerinnen und Autofahrer diese Ansicht als in der Deutschschweiz oder im Tessin.

Von Autofahrenden genannte, aktuell geltende Promillegrenze (ab 2014 für Lenkende mit unbefristetem Führerausweis), 2005–2022



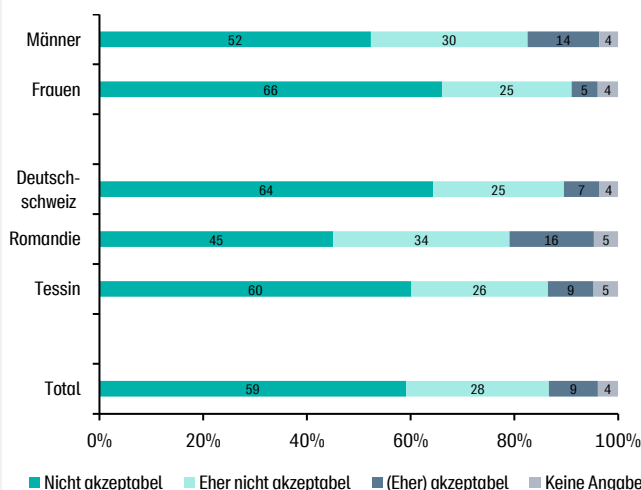
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden angegebene Häufigkeit des Fahrens, nachdem sie zwei oder mehr Gläser Alkohol getrunken haben, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



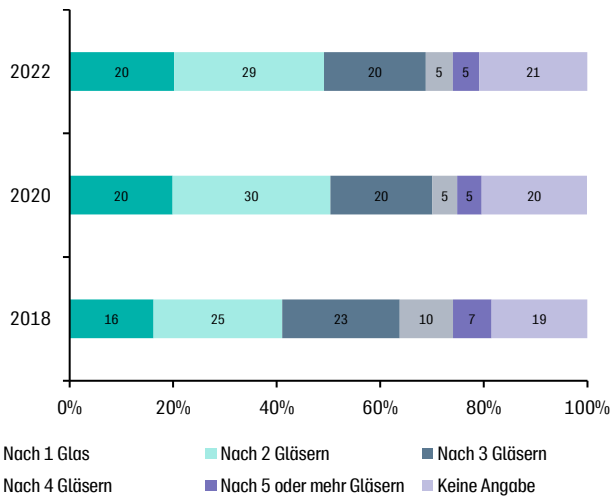
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Akzeptanz des Fahrens nach dem Konsum von zwei oder mehr Gläsern Alkohol, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



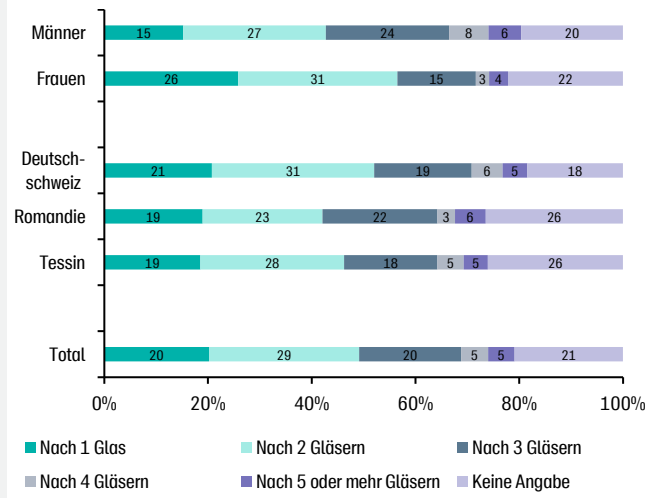
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anzahl Gläser Alkohol, nach der sich die Autofahrenden nicht mehr in der Lage fühlen, sicher zu fahren, 2018/2020/2022



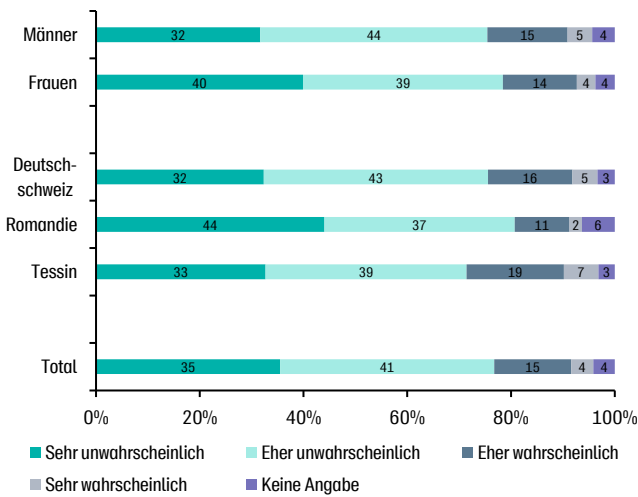
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anzahl Gläser Alkohol, nach der sich die Autofahrenden nicht mehr in der Lage fühlen, sicher zu fahren, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



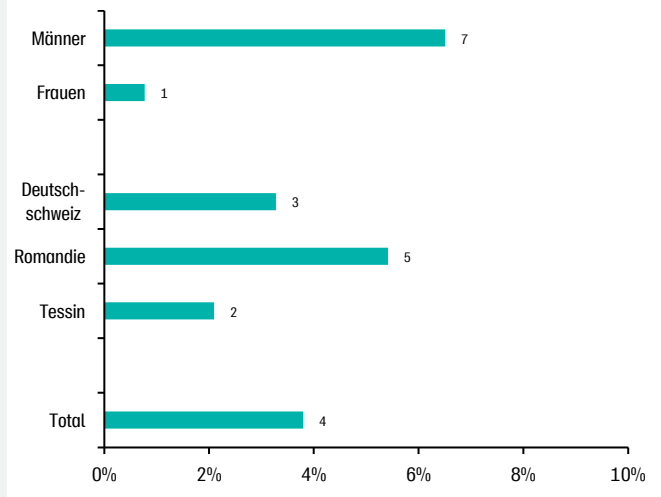
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, in eine Alkoholkontrolle zu geraten, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



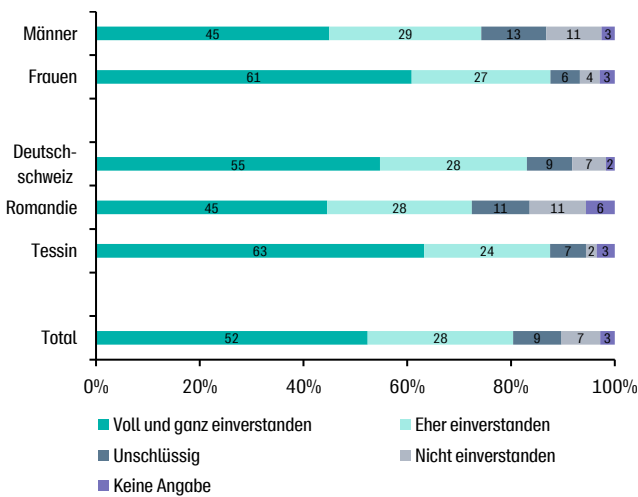
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die im Jahr 2021 zumindest einmal in eine Alkoholkontrolle geraten sind, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



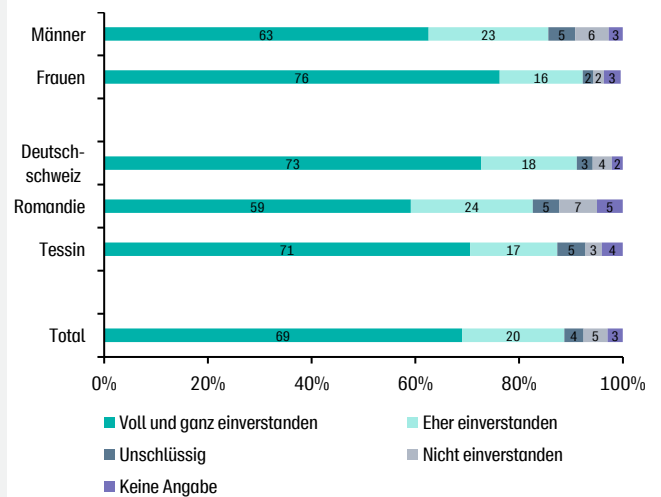
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Einstellung der Autofahrenden gegenüber der Aussage «Harte Strafen für Autofahrer/-innen, die sich angetrunken ans Steuer setzen, sind sinnvoll», nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Einstellung der Autofahrenden gegenüber der Aussage «Wenn ich mehr Alkohol als erlaubt trinke, erhöht das mein Unfallrisiko», nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Geschwindigkeit

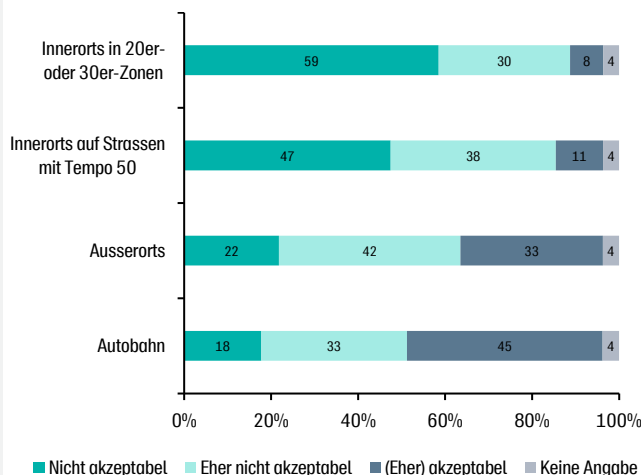
Eine Mehrheit der Bevölkerung ist der Ansicht, dass «schneller als erlaubt fahren» ein (eher) nicht akzeptables Verhalten darstellt, namentlich innerorts und erst recht in 20er- oder 30er-Zonen. Als zu selten oder gerade richtig wird die Häufigkeit von Geschwindigkeitskontrollen von über der Hälfte der Befragten eingestuft. Gut ein Viertel findet jedoch, dass diese Kontrollen zu häufig durchgeführt werden. Dabei handelt es sich vor allem um Männer, junge Erwachsene, Personen aus der Deutschschweiz sowie solche, die häufig mit dem Auto unterwegs sind.

Die Wahrscheinlichkeit, in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten, wird von den befragten Personen als gering eingestuft. Nur 13 % halten eine solche Kontrolle für sehr wahrscheinlich, 29% für eher wahrscheinlich. Im Tessin ist der Anteil der Autolenkenden, die mit Geschwindigkeitskontrollen rechnen, jedoch höher. Ebenfalls im Tessin ist der Anteil der Personen, die angeben, 2021 in eine Geschwindigkeitskontrolle (ohne bekannte, feste Radarkästen) geraten zu sein, am höchsten, nämlich mit 13 % gegenüber 6 % im Schweizer Durchschnitt. Die Personen, die jeden Tag Auto fahren, wurden deutlich häufiger kontrolliert als diejenigen, die weniger mit dem Auto unterwegs sind. Es geben deutlich mehr Männer als Frauen an, 2021 in eine Geschwindigkeitskontrolle geraten zu sein.

Der Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer, die eine Ordnungsbusse wegen Geschwindigkeitsüberschreitung erhalten haben, belief sich 2021 auf 22%; mehr Männer als Frauen erhielten eine Busse.

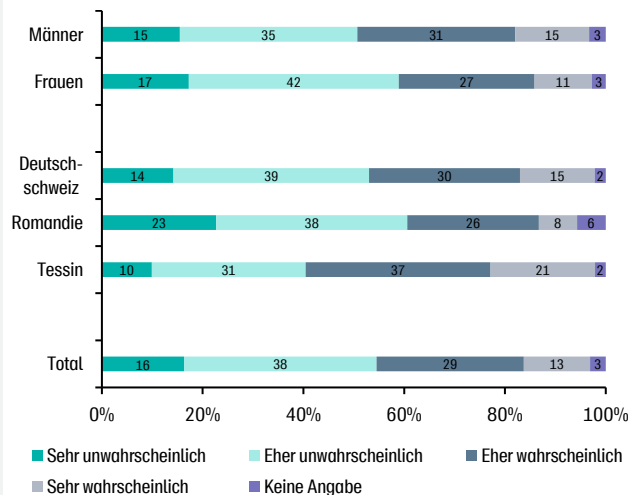
Die im Rahmen der BFU-Erhebung 2019 gemessenen mittleren Geschwindigkeiten betragen 48, 70 und 110 km/h auf Strassen mit Geschwindigkeitsregimes von 50, 80 und 120 km/h und lagen damit unter den geltenden Limits. Auf den Strassen mit Tempo 30 lag die gemessene mittlere Geschwindigkeit bei 32 km/h. Die Einhaltequote der Höchstgeschwindigkeit ist auf diesen Strassen am geringsten – jedes zweite Fahrzeug hält das Limit von 30 km/h nicht ein. Auf den Strassen mit einem Geschwindigkeitsregime von 80 km/h ist die Einhaltequote am höchsten: Nur eines von sechs Fahrzeugen überschreitet dort die Höchstgeschwindigkeit.

Akzeptanz der Verhaltensweise «schneller als erlaubt fahren», nach signalisierten Höchstgeschwindigkeiten, 2022



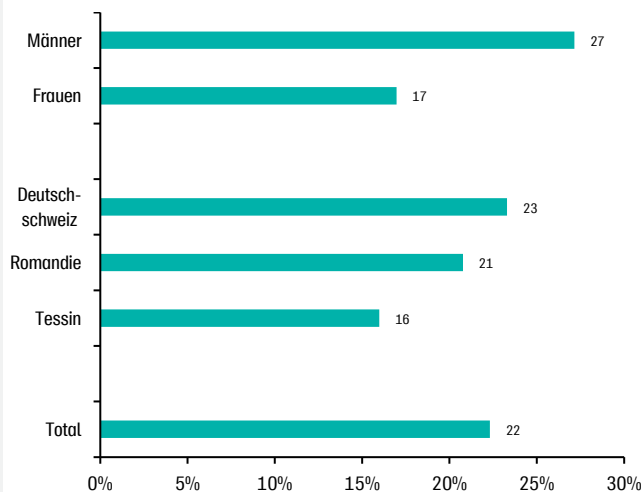
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, in eine Geschwindigkeitskontrolle (ohne bekannte, feste Radarkästen) zu geraten, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



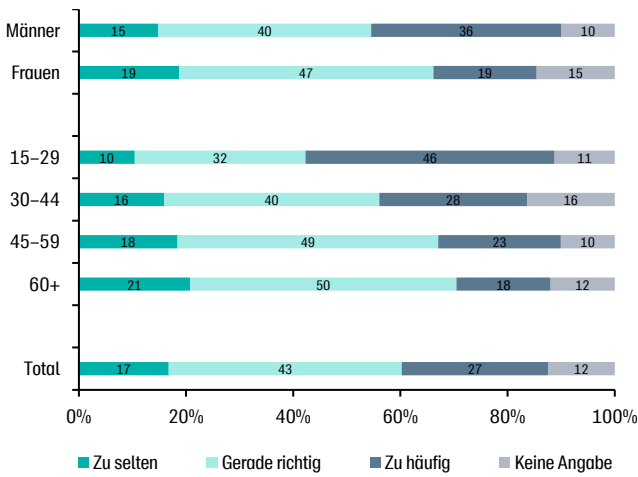
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die im Jahr 2021 eine Ordnungsbusse wegen Geschwindigkeitsüberschreitung erhalten haben, nach Geschlecht und Sprachregion, 2022



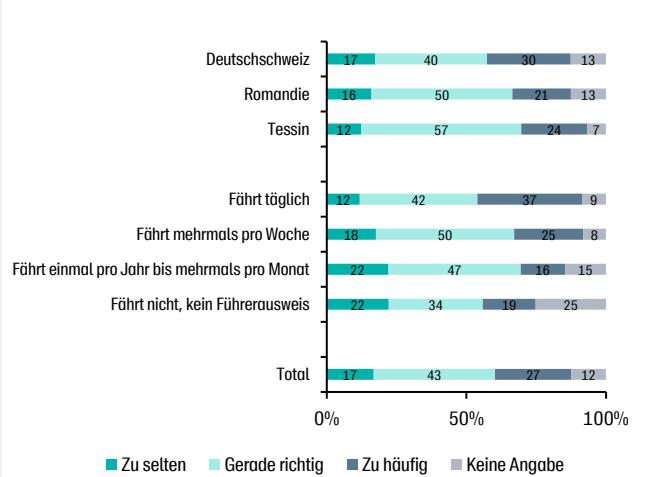
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Einschätzung der Häufigkeit von Geschwindigkeitskontrollen, nach Geschlecht und Alter, 2022



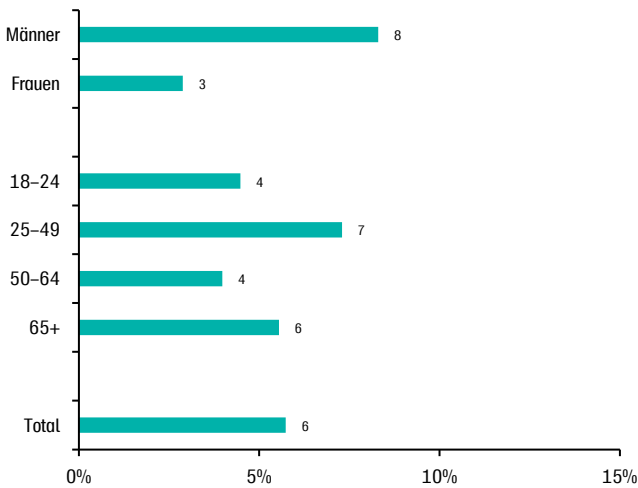
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Einschätzung der Häufigkeit von Geschwindigkeitskontrollen, nach Sprachregion und Häufigkeit des Autofahrens, 2022



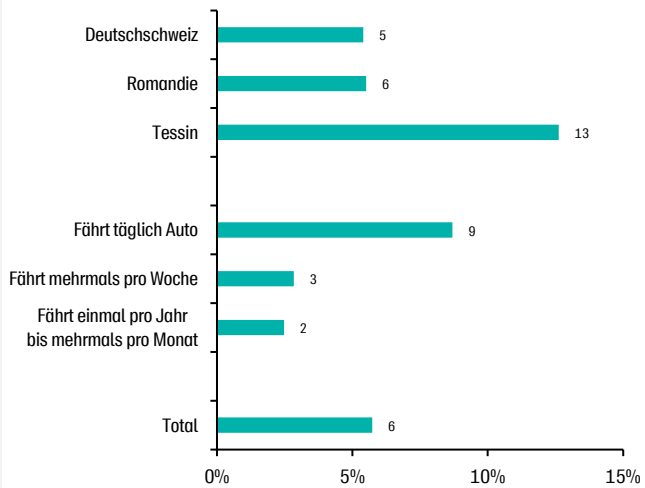
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die im Jahr 2021 zumindest einmal in eine Geschwindigkeitskontrolle (ohne bekannte, feste Radarkästen) geraten sind, nach Geschlecht und Alter, 2022



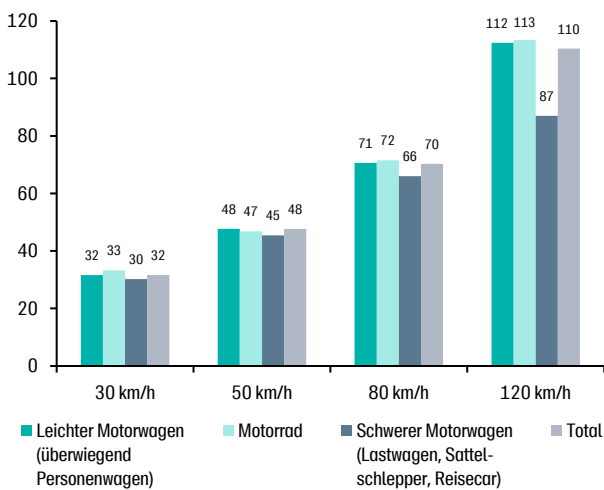
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die im Jahr 2021 zumindest einmal in eine Geschwindigkeitskontrolle (ohne bekannte, feste Radarkästen) geraten sind, nach Sprachregion und Häufigkeit des Autofahrens, 2022



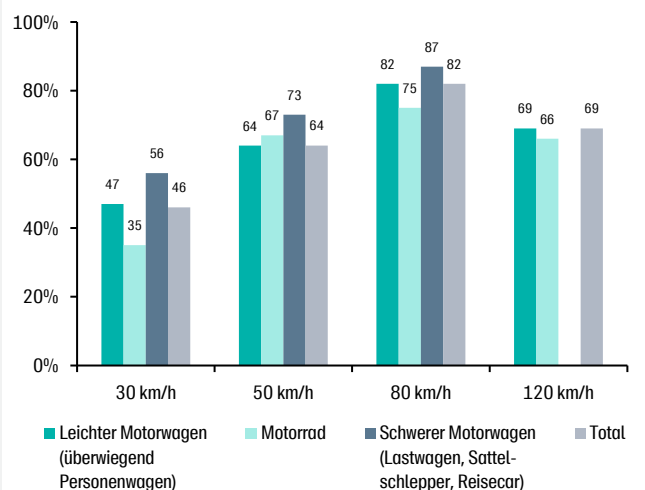
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Mittlere gefahrene Geschwindigkeiten (v_m), nach Fahrzeugart und Geschwindigkeitsregime, 2019



Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Einhaltquote der Motorfahrzeuglenkenden, nach Fahrzeugart und Geschwindigkeitsregime, 2019



Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Sichtbarkeitshilfen

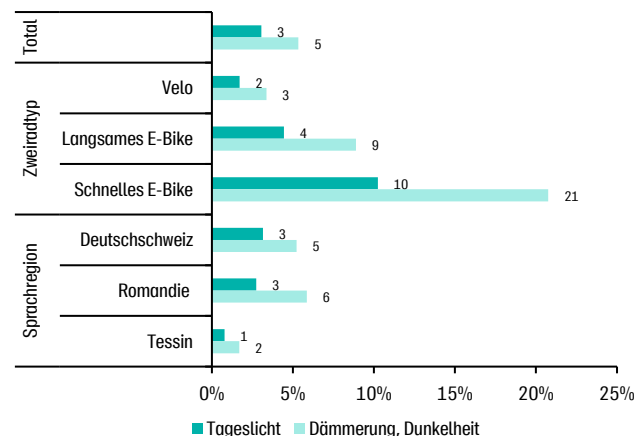
2022 führte die BFU erstmals eine Erhebung zu Sichtbarkeitshilfen bei Velo- und E-Bike-Fahrenden durch. Dabei wurden von Anfang September bis Anfang Oktober insgesamt 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende an 25 über die ganze Schweiz verteilten Standorten in der Nähe von Bahnhöfen beobachtet. Um das Verhalten bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen zu beobachten, fanden die Erhebungen jeweils zwischen 6 und 9 Uhr morgens statt.

Bei Dämmerung oder Dunkelheit werden Sichtbarkeitshilfen häufiger genutzt als bei Tageslicht. 83 % der Velo- und E-Bike-Fahrenden nutzten mindestens eine Sichtbarkeitshilfe bei Dämmerung oder Dunkelheit und 53 % bei Tageslicht. Dabei nutzen die E-Bike-Fahrenden – insbesondere jene mit schnellen E-Bikes – häufiger Sichtbarkeitshilfen als Velofahrende. Zudem fahren 5 % der Velo- und E-Bike-Fahrenden bei Dämmerung oder Dunkelheit ganz ohne Licht und mit dunkler Kleidung.

Die Lichteinschaltquote unterscheidet sich zwischen den Sprachregionen: Während in der Deutschschweiz 51 % der Velo- und E-Bike-Fahrenden bei Tageslicht und 86 % bei Dämmerung oder Dunkelheit das Licht einschalten, sind es in der Romandie und im Tessin 40 % bzw. 24 % bei Tageslicht und 65 % bzw. 58 % bei Dämmerung oder Dunkelheit. Dabei ist zu beachten, dass die Angaben für den Kanton Tessin auf einer kleinen Stichprobe beruhen.

Der Leuchthelm ist mit einer Tragquote von 5 % bei Tageslicht und 8 % bei Dämmerung bzw. Dunkelheit das am häufigsten getragene Sichtbarkeitsprodukt, gefolgt von der Leuchtweste. Betrachtet man die 15- bis 59-Jährigen, so steigt die Tragquote der Leuchtweste mit zunehmendem Alter an. Zwischen den Geschlechtern gibt es keine grossen Unterschiede.

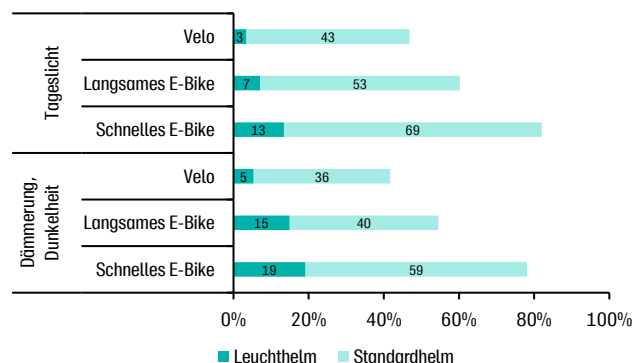
Leuchtwestentragquote der Velo- und E-Bike-Fahrenden, nach Zweiradtyp, Region und Lichtverhältnis, 2022



Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Tragquote von Leucht*- und Standardhelmen der Velo- und E-Bike-Fahrenden, nach Zweiradtyp und Lichtverhältnis, 2022

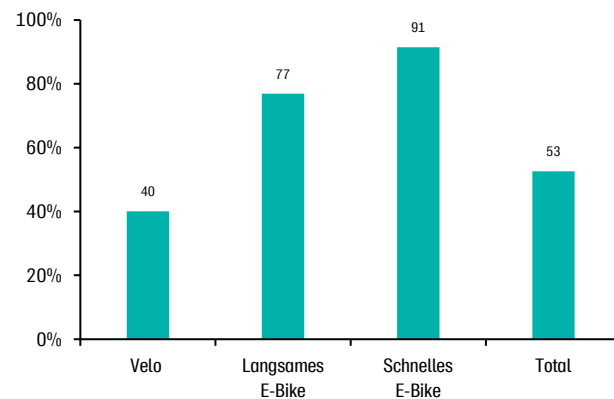


* Tageslicht: neonfarben und/oder aktives Licht; Dämmerung, Dunkelheit: neonfarben und/oder aktives Licht und/oder reflektierend

Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Anteil der Velo- und E-Bike-Fahrenden, die Sichtbarkeitshilfen* bei Tageslicht nutzen, 2022

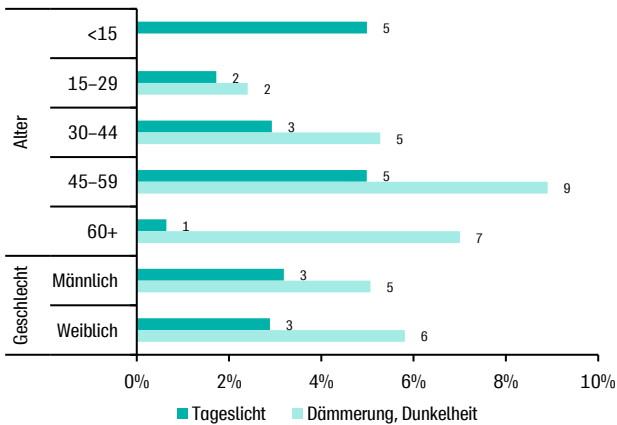


* Velolicht und/oder Kleidung bzw. Sichtbarkeitsprodukte in Neonfarben und/oder mit aktivem Licht

Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

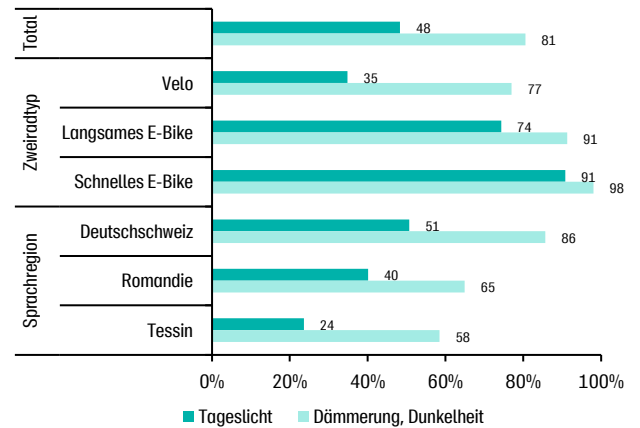
Leuchtwestentragquote der Velo- und E-Bike-Fahrenden, nach Alter, Geschlecht und Lichtverhältnis, 2022



Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

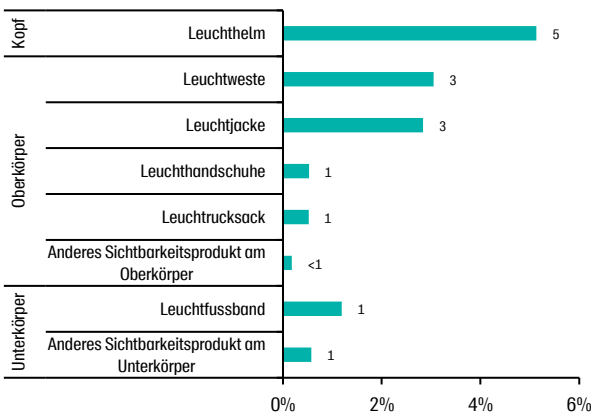
Lichteinschattquote der Velo- und E-Bike-Fahrenden, nach Zweiradtyp, Region und Lichtverhältnis, 2022



Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Tragquote von Sichtbarkeitsprodukten* der Velo- und E-Bike-Fahrenden bei Tageslicht, 2022

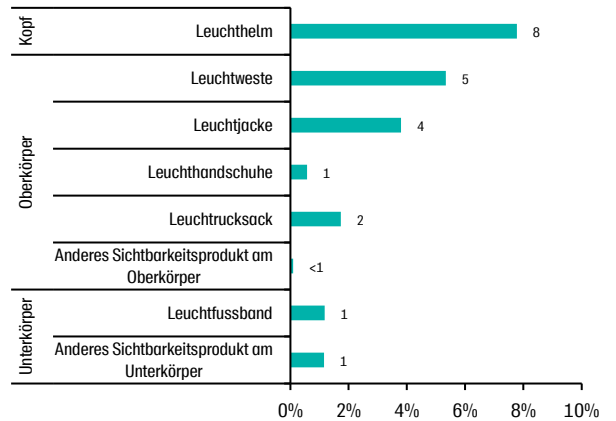


* Neonfarben und/oder aktives Licht

Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Tragquote von Sichtbarkeitsprodukten* der Velo- und E-Bike-Fahrenden bei Dämmerung oder Dunkelheit, 2022

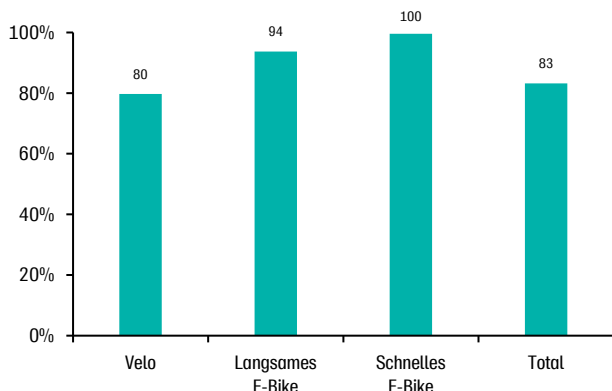


* Neonfarben, (mit reflektierend(-en Elementen) und/oder aktives Licht

Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Anteil der Velo- und E-Bike-Fahrenden, die Sichtbarkeitshilfen* bei Dämmerung oder Dunkelheit nutzen, 2022

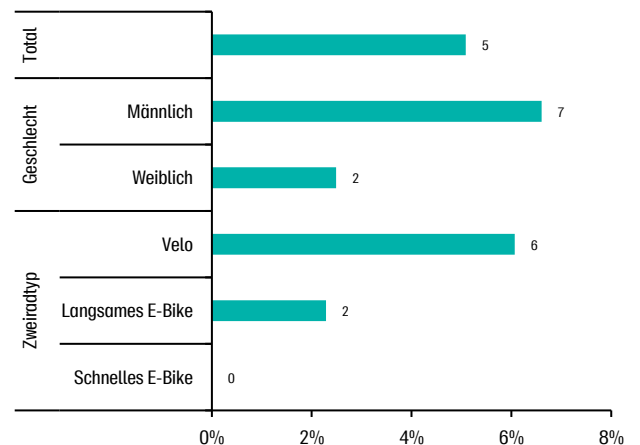


* Velolicht und/oder Kleidung bzw. Sichtbarkeitsprodukte in Neonfarben, (mit reflektierend(-en Elementen) und/oder mit aktivem Licht

Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Anteil der Velo- und E-Bike-Fahrenden, die bei Dämmerung oder Dunkelheit ohne Licht sowie mit dunkler Kleidung unterwegs sind, 2022



Erfasste Personen (Stichprobe 2022): 5292 Velo- und E-Bike-Fahrende

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Unaufmerksamkeit und Ablenkung

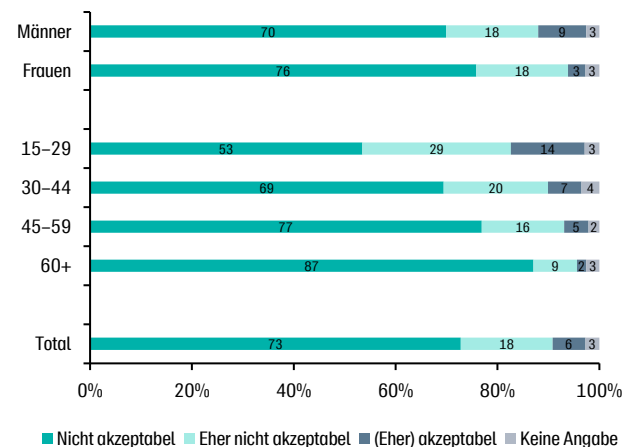
Wie die BFU-Bevölkerungsbefragung 2022 zeigt, erachtet eine grosse Mehrheit der Befragten das Telefonieren während der Fahrt mit dem Handy in der Hand als nicht akzeptabel. Mit zunehmendem Alter steigt auch der Anteil der Personen, die diese Ansicht vertreten. Zudem ist über die Hälfte der Bevölkerung der Meinung, dass die Häufigkeit der Kontrollen in Bezug auf das Handy am Steuer zu gering sei. Diese Position vertreten insbesondere Frauen, ältere Menschen sowie Personen aus der Deutschschweiz.

Die Wahrscheinlichkeit, in eine Kontrolle zur Handynutzung zu geraten, wird von 46 bzw. 36 % der Autolenkerinnen und Autolenker als sehr bzw. eher unwahrscheinlich eingestuft. Im Tessin ist der Anteil der Autolenkenden, die diese Wahrscheinlichkeit als sehr hoch einschätzen, höher als in den anderen beiden Sprachregionen.

Eine Minderheit von Autofahrerinnen und Autofahrern nutzt Funktionen des Handys, die helfen, bei der Fahrt nicht abgelenkt zu werden. Am häufigsten verwendet werden die Verbindung des Smartphones zum Fahrzeug via Android Auto oder Apple CarPlay sowie die Stummschaltung. Männer und junge Erwachsene nutzen erstere Funktion häufiger.

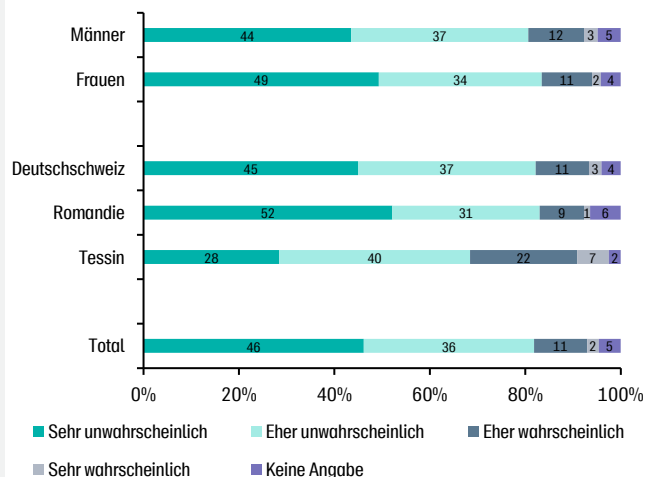
Der Erhebung «Ablenkung im Strassenverkehr» zufolge weisen Fussgängerinnen und Fussgänger eine deutlich höhere Ablenkungsquote auf als die anderen Verkehrsteilnehmenden: Jede zweite Person ist beim Überqueren der Strasse abgelenkt, während bei den Lenkerinnen und Lenkern von Personen- oder Lieferwagen ein Drittel und bei den Velo- und E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern ein Fünftel beim Fahren abgelenkt ist. Von 2020 bis 2022 hat sich die Ablenkungsquote für die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmenden kaum verändert. Mit zunehmendem Alter sinkt die Ablenkungsquote stark, das Geschlecht hat kaum einen Einfluss.

Akzeptanz der Verhaltensweise «während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren», nach Geschlecht und Alter, 2022



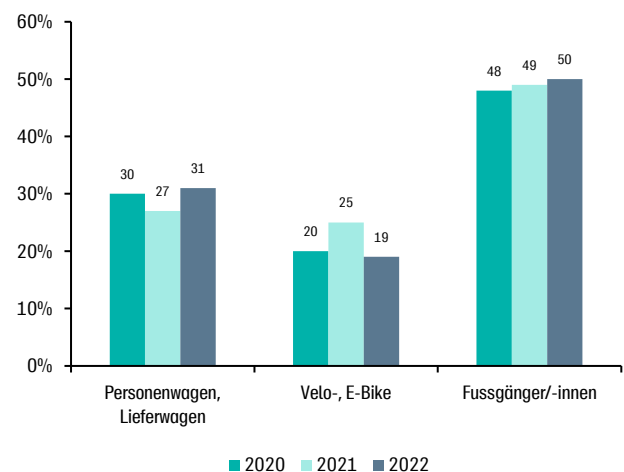
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, in eine Kontrolle zur Handynutzung zu geraten, 2022



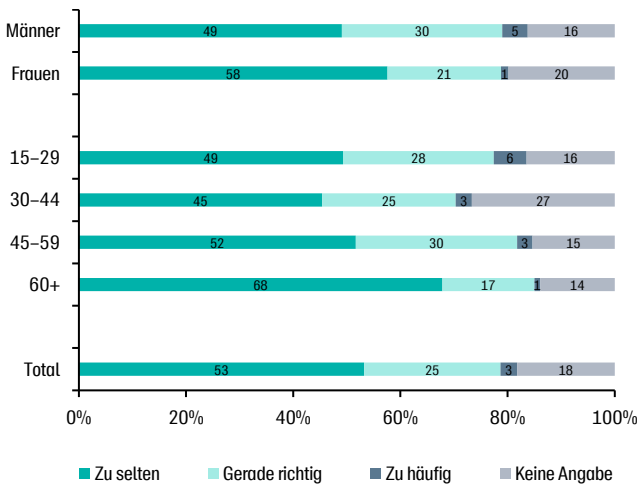
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Ablenkungsquote nach Verkehrsteilnahme, 2020/2021/2022



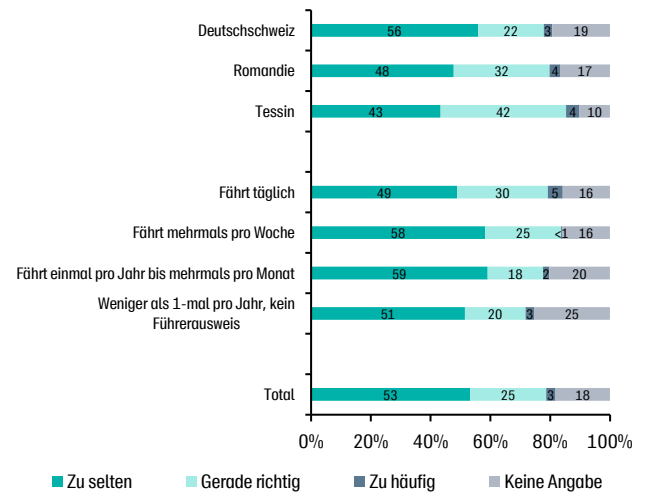
Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Einschätzung der Häufigkeit von Kontrollen in Bezug auf das Handy am Steuer, nach Geschlecht und Alter, 2022



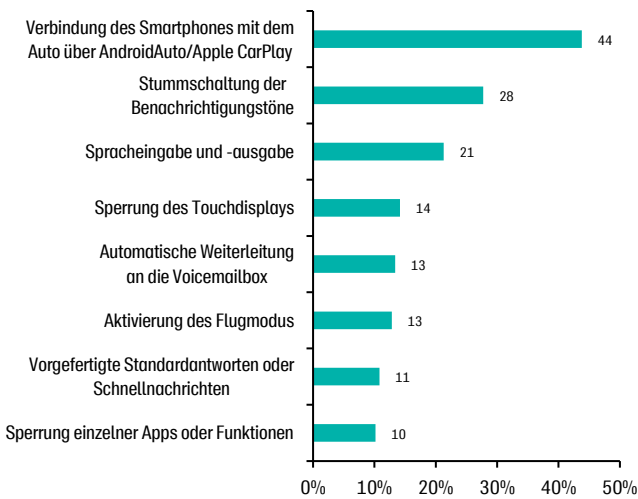
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Einschätzung der Häufigkeit von Kontrollen in Bezug auf das Handy am Steuer, nach Sprachregion und Häufigkeit des Autofahrens, 2022



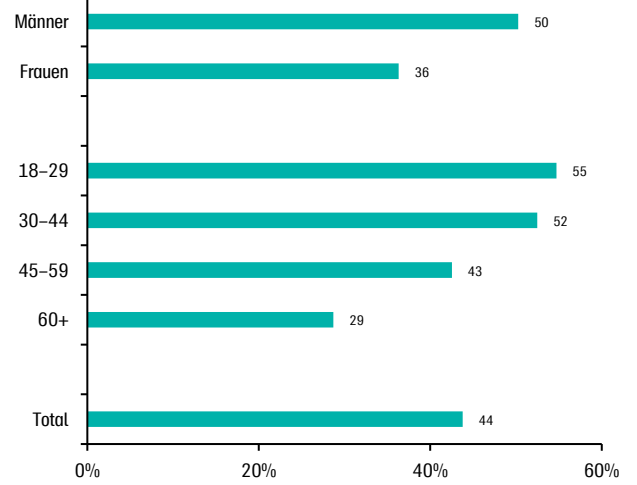
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die zumindest ab und zu folgende Handy-Funktionen nutzen, während sie unterwegs sind, 2022



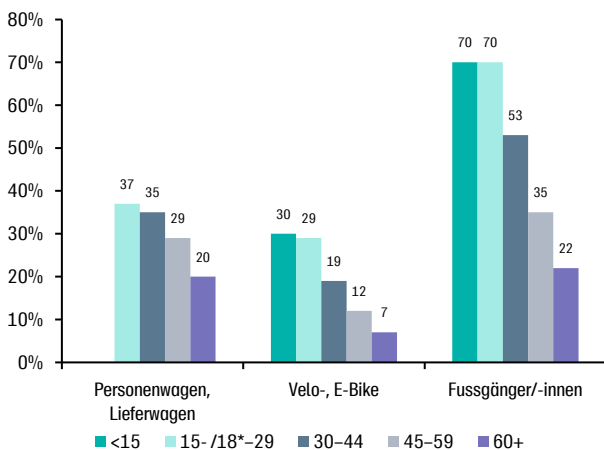
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Autofahrenden, die zumindest ab und zu die Funktion «Verbindung des Smartphones mit dem Auto über Android Auto/Apple CarPlay» nutzen, nach Geschlecht und Alter, 2022



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

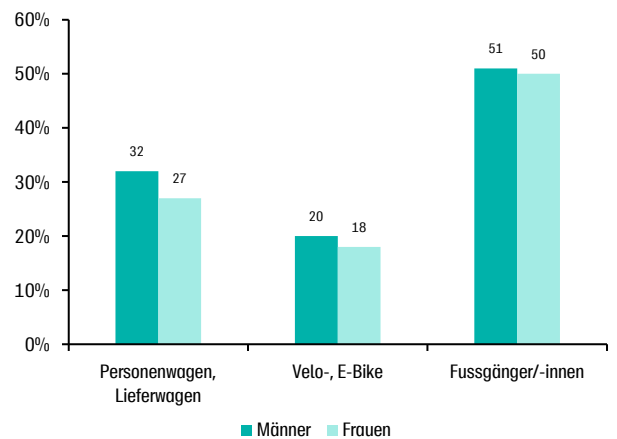
Ablenkungsquote nach Alter und Verkehrsteilnahme, 2022



* Personen- und Lieferwagenlenkende ab 18 Jahren

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Ablenkungsquote nach Geschlecht und Verkehrsteilnahme, 2022



Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Fazit

Die Unfallzahlen im Strassenverkehr stagnieren. Um diese zu senken, braucht es noch mehr Präventionsanstrengungen. Dabei sollte ein Fokus auf besonders vulnerable Personengruppen gelegt werden – also auf Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge sowie auf Seniorinnen und Senioren.

Zentrale Ergebnisse

Die Unfallzahlen waren seit sieben Jahren nicht mehr so hoch wie 2022: Die Zahl der Verkehrstoten stieg im vergangenen Jahr um 21 % – von 200 auf 241. Die starke Zunahme auf 87 Getötete in Personenwagen und 23 Getötete auf E-Bikes entspricht einem Plus von je einem Drittel. Während die Zahl der Getöteten in fast allen Altersgruppen zunahm, blieb die Zahl der Schwerverletzten mit rund 4000 stabil. Sie stieg nur bei den Seniorinnen und Senioren sowie bei den 15- bis 17-jährigen Personen deutlich an.

In den letzten 10 Jahren sank die Zahl der Getöteten im Durchschnitt um 3 % pro Jahr, jene der Schwerverletzten um 1 % pro Jahr. Während die Zahl der Schwerverletzten im vergangenen Jahr leicht um 2 % anstieg, nahm die Zahl der Getöteten um 21 % zu.

Von den 241 Personen, die im Jahr 2022 ums Leben kamen, waren die meisten mit dem Auto, dem Motorrad oder zu Fuss unterwegs. Bei den Schwerverletzten machen die Töfffahrer den grössten Anteil aus.

Problematisch bleibt die Entwicklung bei Velo- und E-Bike-Fahrerinnen: Die Zahl der schweren Unfälle mit dem Velo nimmt nicht ab, und bei schweren E-Bike-Unfällen gibt es einen rasanten Anstieg. Fest steht: Der Velo-, E-Bike- und der Fussverkehr bleibt eine zentrale Herausforderung für die Verkehrssicherheit in der Schweiz.

Die deutlichste Zunahme an Schwerverletzten im letzten Jahr ist bei den Seniorinnen und Senioren sowie bei den 15- bis 17-Jährigen zu verzeichnen. Bei den Seniorinnen und Senioren dürfte vor allem die demografische Entwicklung ausschlaggebend sein, bei den Jugendlichen ein politischer Entscheid: Seit 2021 dürfen bereits 15-Jährige Motorräder und Roller bis 45 km/h fahren und 16-Jährige sogar Maschinen bis 125 ccm. Im Jahr 2022 verletzten sich mehr als 120 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren beim Motorradfahren schwer, drei wurden getötet. Damit bleiben die Zahlen auch im zweiten Jahr nach der Gesetzesrevision auf sehr hohem Niveau.

Die meisten schweren Verkehrsunfälle ereignen sich nach wie vor innerorts. Tödliche Unfälle geschehen jedoch häufiger ausserorts als innerorts. Verhaltensfehler spielen bei schweren Unfällen eine wichtige Rolle: Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Missachtung des Vortrittsrechts, nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit sowie Alkohol sind die Hauptunfallursachen. Kollisionen mit Beteiligung von Zweirädern (Velo, E-Bike, Mo-

torrad) sind am häufigsten auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Verhaltensfehler können auch durch eine ungünstige Infrastruktur bedingt sein.

Mehr als ein Viertel der Autofahrerinnen fährt gemäss eigenen Angaben zumindest ab und zu Auto, nachdem sie zwei oder mehr Gläser Alkohol getrunken haben. Auf Strassen mit Tempo 30 hält nur knapp jedes zweite Fahrzeug das Geschwindigkeitslimit ein.

Sowohl bezüglich Alkohol wie Geschwindigkeit rechnen Autofahrerinnen in der Schweiz nur selten damit, in eine Kontrolle zu geraten.

Auffallend ist, dass viele Verkehrsteilnehmerinnen abgelenkt sind – am häufigsten Fussgängerinnen und Fussgänger.

Grosses Potenzial besteht auch bei der Verwendung von Produkten, um sich auf dem Velo oder E-Bike sichtbar zu machen: Nur 3 % der Velo- und E-Bike-Fahrerinnen tragen heute bei Tageslicht eine Leuchtweste.

Befragungen zeigen, dass sicherheitsfördernde Massnahmen mehrheitlich befürwortet werden und sicherheitsgefährdendes Verhalten mehrheitlich als inakzeptabel beurteilt wird.

Folgerungen

Nachdem die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist, zeigt der Trend nun wieder in die andere Richtung. Seit sieben Jahren waren die Unfallzahlen nicht mehr so hoch wie 2022. Eine zentrale Herausforderung für die Verkehrssicherheit bleiben die Menschen, die zu Fuss, mit dem Velo oder dem E-Bike unterwegs sind. Sie gilt es besonders zu schützen. Dazu braucht es neben geeigneten Infrastrukturmassnahmen, gezielter Sensibilisierung und dem Einsatz moderner Fahrerassistenzsysteme auch den politischen Willen, der Verkehrssicherheit wieder einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Die Verkehrssicherheit konnte in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert werden – die Schweizer Strassen gehören zu den sichersten der Welt. Die negative Entwicklung im letzten Jahr lässt jedoch aufhorchen. Und sie zeigt, dass die Schweiz handeln muss.

Handlungsbedarf besteht beim Langsamverkehr, also bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velo- und E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern. Denn die am häufigsten von tödlichen Verkehrsunfällen innerorts betroffenen Personen sind zu Fuss, mit dem Velo oder dem E-Bike unterwegs. Für sie ist das Risiko, an den Unfallfolgen zu sterben, deutlich erhöht, weil sie im Vergleich zu den Autofahrenden weniger geschützt sind.

Damit der Langsamverkehr sicherer wird, muss die Präventionsarbeit ganzheitlich erfolgen. Es braucht eine Kombination von Massnahmen auf Ebene Infrastruktur, Regeln, Sensibilisierung und Technologie:

Infrastruktur: Es ist eine grosse Herausforderung, die Strasseninfrastruktur so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher ist. Eine gut gestaltete und angepasste Infrastruktur ist aber entscheidend für die Sicherheit des Langsamverkehrs. Dazu gehören z. B. gut ausgebaute und markierte Velowege und Querungsstellen, eine ausreichende Beleuchtung, eine klare Signalisation und sichere Gehwege. Der Langsamverkehr ist möglichst vom motorisierten Verkehr zu trennen. Dies kann z. B. durch den Bau von separaten Fusswegen und Velowegen erreicht werden. Eine positive Entwicklung dürfte das im Jahr 2022 vom Parlament verabschiedete Veloweggesetz bringen. Es verpflichtet die Kantone, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.

Regeln: Es ist wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmenden die Verkehrsregeln und -gesetze respektieren. Dazu gehören das Einhalten von Geschwindigkeitslimits und Vortrittsregeln, das Anhalten an Fussgängerstreifen sowie das Einhalten von Abständen – auch zum Langsamverkehr. Ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau (z. B. Tempo 30) ist für dessen Sicherheit unerlässlich.

Sensibilisierung: Ein kontinuierliches Informieren über die Gefahren im Strassenverkehr kann zur Erhöhung der Sicherheit beitragen. Es ist wichtig, Schutzmöglichkeiten wie das Tragen von Helmen und Leuchtwesten aufzuzeigen und sicherheitsorientiertes Verhalten zu propagieren.

Technologie: Fortschritte in der Fahrzeugtechnologie können die Sicherheit erhöhen. Fahrerassistenzsysteme, die die Aufmerksamkeit der Autofahrerinnen und Autofahrer auf Gefahren lenken oder sie in Notsituationen unterstützen, haben ein grosses Sicherheitspotenzial. Auch intelligente Verkehrssysteme, die den Verkehrsfluss optimieren und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduzieren, können Vorteile bringen.

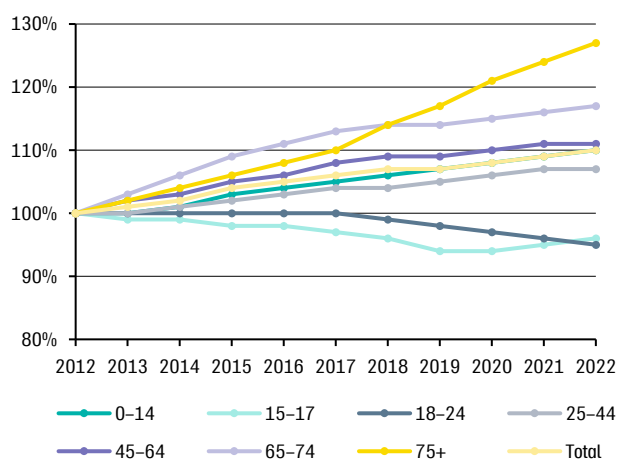
Mit gezielten Massnahmen und Investitionen kann die Sicherheit für den Langsamverkehr in den Ortschaften erhöht werden. Eine der wirksamsten Präventionsmassnahmen ist Tempo 30 innerorts. Zudem muss die Strasseninfrastruktur selbsterklärend und fehlerverzeihend gestaltet und die konsequente Nutzung von sicherheitsorientierten Fahrerassistenzsystemen gefördert werden.

	Stand 2022			Differenz zu 2021					
	Getötete	Schwerverletzte	Total	Getötete		Schwerverletzte		Total	
				Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Verkehrsteilnahme									
Personenwagen	87	768	855	22	33.8	30	4.1	52	6.5
Motorrad	46	1 063	1 109	-1	-2.1	-4	-0.4	-5	-0.4
E-Bike	23	560	583	6	35.3	29	5.5	35	6.4
Velo	19	769	788	-3	-13.6	-50	-6.1	-53	-6.3
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	40	497	537	3	8.1	11	2.3	14	2.7
Andere	26	345	371	14	116.7	53	18.2	67	22.0
Alter									
0-6	5	44	49	4	400.0	-1	-2.2	3	6.5
7-14	3	108	111	2	200.0	-29	-21.2	-27	-19.6
15-17	4	219	223	1	33.3	24	12.3	25	12.6
18-24	30	429	459	7	30.4	4	0.9	11	2.5
25-44	48	1 002	1 050	11	29.7	-22	-2.1	-11	-1.0
45-64	60	1 312	1 372	11	22.4	40	3.1	51	3.9
65-74	30	450	480	-2	-6.3	8	1.8	6	1.3
75+	61	438	499	7	13.0	45	11.5	52	11.6
Geschlecht									
Männlich	181	2 697	2 878	27	17.5	79	3.0	106	3.8
Weiblich	60	1 305	1 365	14	30.4	-10	-0.8	4	0.3
Sprachregion									
Deutschschweiz	158	2 598	2 756	33	26.4	-24	-0.9	9	0.3
Romandie	73	1 211	1 284	10	15.9	70	6.1	80	6.6
Tessin	10	193	203	-2	-16.7	23	13.5	21	11.5
Personenart									
Lenker/-in	171	3 197	3 368	21	14.0	27	0.9	48	1.4
Mitfahrer/-in	30	308	338	17	130.8	31	11.2	48	16.6
Ortslage									
Innerorts	87	2 399	2 486	4	4.8	8	0.3	12	0.5
Ausserorts	133	1 428	1 561	31	30.4	85	6.3	116	8.0
Autobahn	21	175	196	6	40.0	-24	-12.1	-18	-8.4
Unfalltyp									
Fussgängerunfall	38	462	500	0	0.0	4	0.9	4	0.8
Schleuder-/Selbstunfall	124	1 888	2 012	36	40.9	62	3.4	98	5.1
Frontalkollision	26	240	266	6	30.0	22	10.1	28	11.8
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	9	189	198	-4	-30.8	19	11.2	15	8.2
Auffahrunfall	14	328	342	1	7.7	9	2.8	10	3.0
Abbiege-/Einbiegeunfall	19	620	639	-2	-9.5	-59	-8.7	-61	-8.7
Querungsunfall	6	179	185	3	100.0	22	14.0	25	15.6
Andere	5	96	101	1	25.0	-10	-9.4	-9	-8.2
Lichtverhältnis									
Tag	165	2 937	3 102	24	17.0	82	2.9	106	3.5
Dämmerung	19	274	293	9	90.0	-96	-25.9	-87	-22.9
Nacht	55	791	846	6	12.2	86	12.2	92	12.2
Witterung									
Kein Niederschlag	219	3 632	3 851	54	32.7	100	2.8	154	4.2
Regen, Hagel, Schneefall	16	342	358	-9	-36.0	-31	-8.3	-40	-10.1
Wochenabschnitt									
Werktag	172	2 876	3 048	38	28.4	135	4.9	173	6.0
Wochenende	69	1 126	1 195	3	4.5	-66	-5.5	-63	-5.0
Ursache									
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	70	1 250	1 320	17	32.1	-45	-3.5	-28	-2.1
Vortrittsmissachtung	29	929	958	-13	-31.0	-59	-6.0	-72	-7.0
Geschwindigkeit	70	740	810	15	27.3	-57	-7.2	-42	-4.9
Alkohol	37	510	547	16	76.2	69	15.6	85	18.4
Fahrzeugbedienung	20	355	375	8	66.7	-9	-2.5	-1	-0.3
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	18	180	198	3	20.0	57	46.3	60	43.5
Total	241	4 002	4 243	41	20.5	69	1.8	110	2.7

	Durchschnitt 2018–2022			Durchschnittliche Entwicklung 2012–2022 ¹					
	Getötete	Schwerverletzte	Total	Getötete		Schwerverletzte		Total	
				Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Verkehrsteilnahme									
Personenwagen	73	724	797	-3	-2.8	-42	-3.8	-45	-3.7
Motorrad	43	1 037	1 081	-2	-3.0	-18	-1.5	-20	-1.6
E-Bike	16	455	471	1	17.5	52	66.4	53	61.9
Velo	23	840	863	-0.4	-1.3	-1	-0.2	-2	-0.2
Fussgänger/-in (inkl. fäG)	40	518	558	-3	-4.4	-23	-3.4	-26	-3.4
Andere	23	274	296	-1	-1.9	7	2.4	6	1.8
Alter									
0–6	3	40	44	-0.4	-6.4	-1	-2.1	-2	-2.5
7–14	3	128	130	-1	-4.9	-7	-3.2	-9	-3.4
15–17	4	162	166	0.0	0.3	-2	-0.8	-2	-0.8
18–24	21	409	430	-2	-4.2	-14	-2.3	-16	-2.5
25–44	43	999	1 042	-1	-2.2	-19	-1.6	-21	-1.6
45–64	56	1 290	1 346	-3	-3.1	1	0.1	-2	-0.1
65–74	30	428	458	-1	-1.7	8	2.4	8	2.0
75+	58	392	450	0.2	0.4	8	2.6	8	2.3
Geschlecht									
Männlich	165	2 581	2 746	-5	-2.1	-12	-0.4	-18	-0.6
Weiblich	53	1 267	1 319	-3	-3.4	-14	-0.9	-17	-1.1
Sprachregion									
Deutschschweiz	142	2 558	2 700	-6	-2.7	-1	0.0	-6	-0.2
Romandie	63	1 101	1 164	-3	-2.3	-16	-1.3	-18	-1.3
Tessin	12	189	201	-0.2	-0.9	-10	-3.3	-10	-3.2
Personenart									
Lenker/-in	157	3 048	3 205	-3	-1.4	11	0.3	8	0.2
Mitfahrer/-in	21	282	303	-2	-3.9	-13	-3.2	-15	-3.2
Ortslage									
Innerorts	88	2 369	2 458	-3	-2.7	-18	-0.7	-22	-0.8
Ausserorts	110	1 306	1 416	-3	-2.0	2	0.1	-1	-0.1
Autobahn	19	173	192	-2	-3.2	-9	-3.3	-11	-3.3
Unfalltyp									
Fussgängerunfall	39	492	531	-3	-4.2	-23	-3.5	-26	-3.6
Schleuder-/Selbstunfall	108	1 757	1 865	-2	-1.1	32	1.9	30	1.6
Frontalkollision	21	224	245	-1	-2.6	-3	-1.1	-4	-1.3
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	9	169	179	-1	-6.0	-3	-1.4	-4	-1.9
Auffahrunfall	10	307	318	-0.2	-1.2	-6	-1.4	-6	-1.4
Abbiege-/Einbiegeunfall	19	623	642	-0.4	-1.8	-19	-2.5	-19	-2.5
Querungsunfall	6	169	175	-0.4	-5.0	-3	-1.4	-3	-1.5
Andere	4	107	112	-1	-7.2	-1	-1.2	-2	-1.6
Lichtverhältnis									
Tageslicht	152	2 809	2 962	-3	-1.4	-14	-0.5	-16	-0.5
Dämmerung	14	317	332	-0.5	-1.9	9	3.8	8	3.2
Dunkelheit	50	720	770	-5	-4.2	-21	-2.3	-26	-2.4
Witterung									
Kein Niederschlag	191	3 471	3 661	-6	-2.2	-10	-0.3	-17	-0.4
Regen, Hagel, Schneefall	20	353	372	-2	-4.6	-17	-3.1	-20	-3.2
Wochenabschnitt									
Werktag	153	2 747	2 900	-6	-2.7	-28	-0.9	-35	-1.0
Wochenende	65	1 101	1 165	-2	-2.2	2	0.2	0	0.0
Ursache									
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	54	1 145	1 199	-1	-1.1	9	0.8	9	0.7
Vortrittsmissachtung	38	955	993	-1	-2.8	-25	-2.3	-27	-2.2
Geschwindigkeit	59	710	769	-2	-2.4	-16	-1.8	-18	-1.8
Alkohol	28	450	478	-2	-3.9	-4	-0.8	-6	-1.1
Fahrzeugbedienung	16	348	365	-1	-2.9	-6	-1.7	-7	-1.7
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	14	136	150	-1	-2.5	3	2.0	2	1.4
Total	218	3 848	4 066	-8	-2.5	-26	-0.6	-34	-0.8

¹ Durchschnittliche jährliche Veränderung, berechnet mittels linearer Regression

Indexierte Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung, nach Alter, 2012–2022 (per 1.1.)



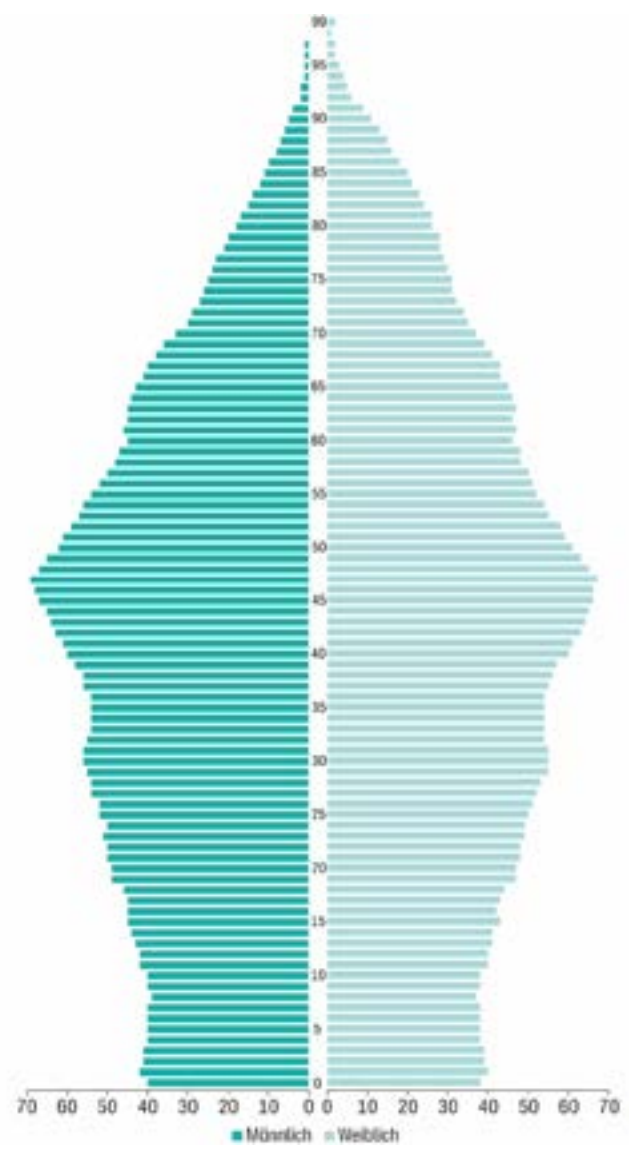
Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung, nach Alter und Geschlecht, 2022 (per 1.1.)

Alter	Männlich	Weiblich	Total
0-14	677 737	641 905	1 319 642
15-17	130 108	122 873	252 981
18-24	331 823	310 054	641 877
25-44	1 225 766	1 195 475	2 421 241
45-64	1 225 623	1 216 108	2 441 731
65-74	404 286	439 645	843 931
75+	342 860	474 528	817 388
Total	4 338 203	4 400 588	8 738 791

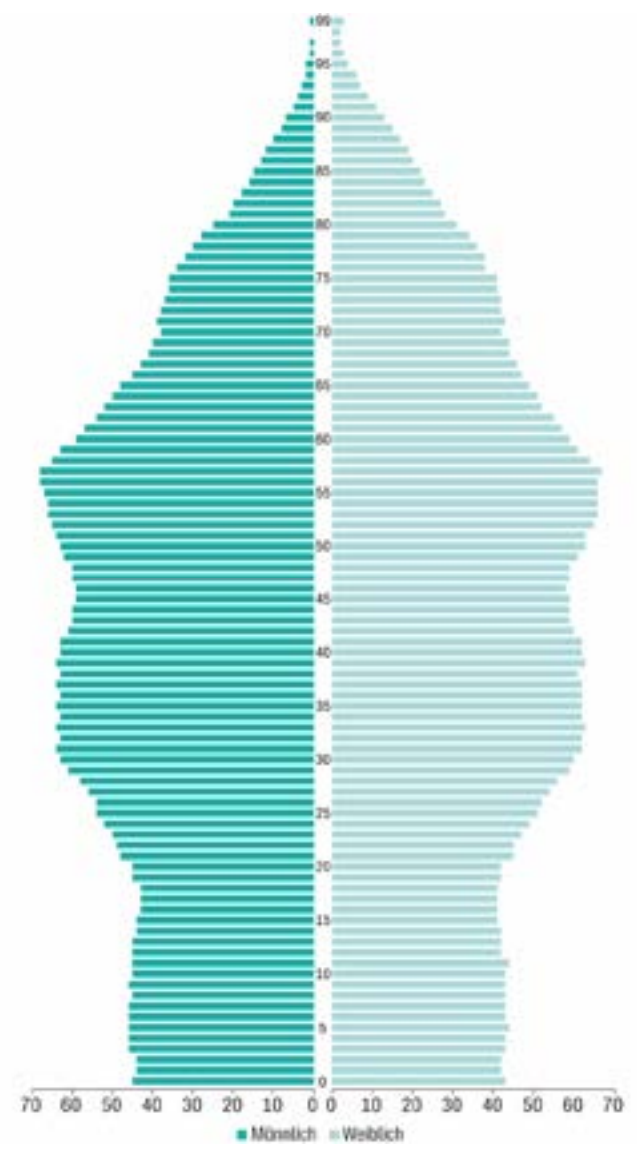
Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung in 1000 Einwohner/-innen, nach Geschlecht und Alter, 2012 (per 1.1.)



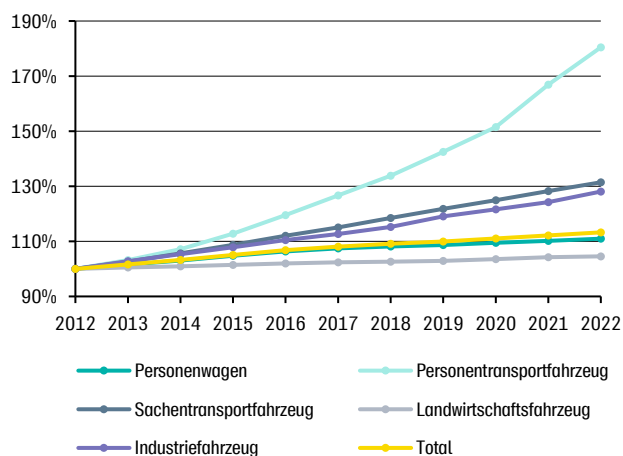
Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung in 1000 Einwohner/-innen, nach Geschlecht und Alter, 2022 (per 1.1.)



Quelle: BFS: STATPOP

Indizierte Entwicklung des Motorwagenbestands, nach Fahrzeugart, 2012–2022



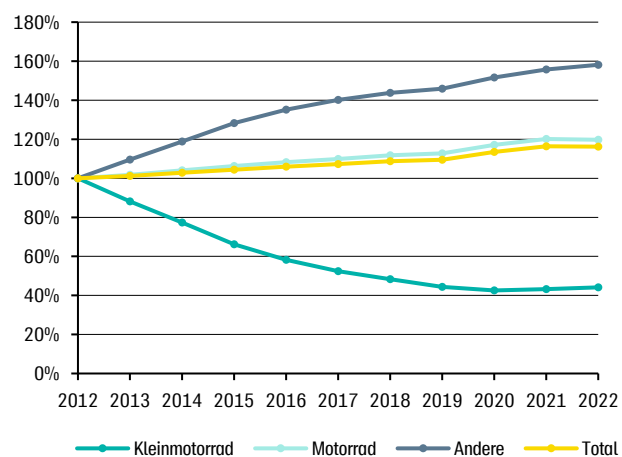
Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Motorwagenbestand, nach Fahrzeugart, 2022

Fahrzeugart	Anzahl
Personenwagen	4 721 280
Personentransportfahrzeug	105 158
Sachtransportfahrzeug	475 714
Landwirtschaftsfahrzeug	196 942
Industriefahrzeug	79 691
Total	5 578 785

Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Indizierte Entwicklung des Motorradbestands, nach Fahrzeugart, 2012–2022



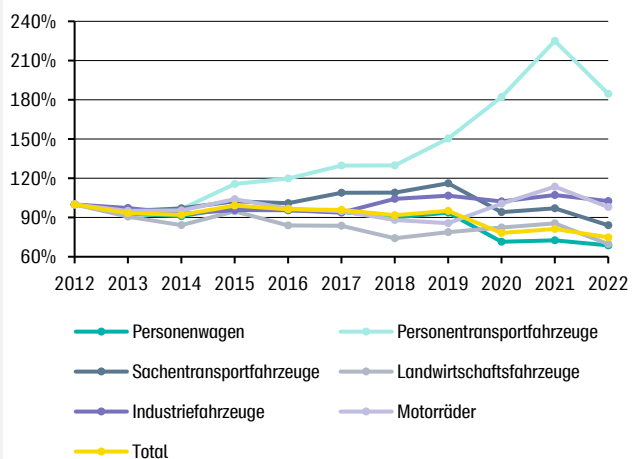
Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Motorradbestand, nach Fahrzeugart, 2022

Fahrzeugart	Anzahl
Kleinmotorrad	19 155
Motorrad	735 335
Andere	35 304
Total	789 794

Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Indizierte Entwicklung der Neuzulassungen von Motorfahrzeugen, 2012–2022



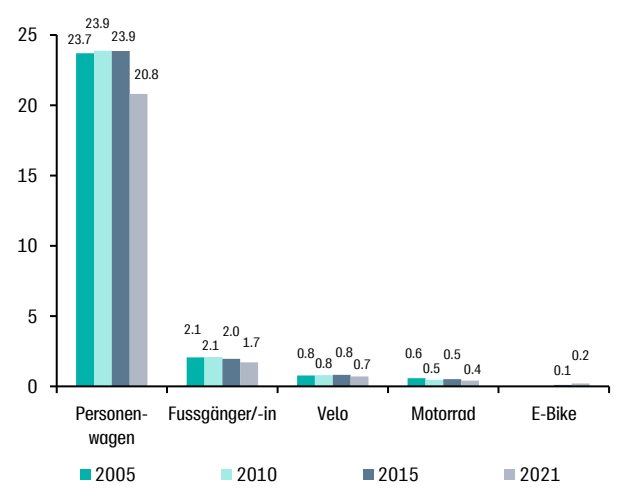
Quelle: BFS: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen

Neuzulassungen von Motorfahrzeugen, 2022

Motorwagen	Anzahl
Personenwagen	229 403
Personentransportfahrzeuge	7 972
Sachtransportfahrzeuge	28 942
Landwirtschaftsfahrzeuge	2 753
Industriefahrzeuge	4 518
Motorräder	48 799
Total	322 387

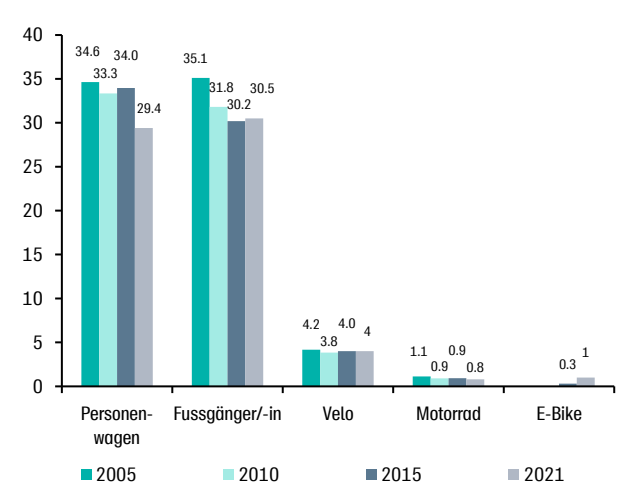
Quelle: BFS: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person, nach Verkehrsteilnahme, 2005–2021



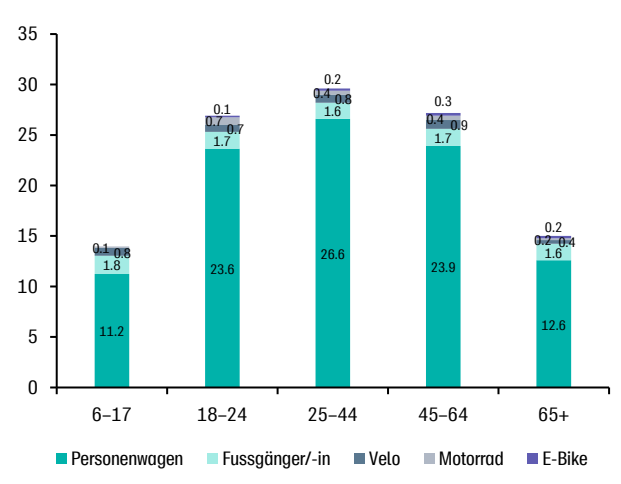
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Unterwegszeit in Minuten pro Person und Tag, nach Verkehrsteilnahme, 2005–2021



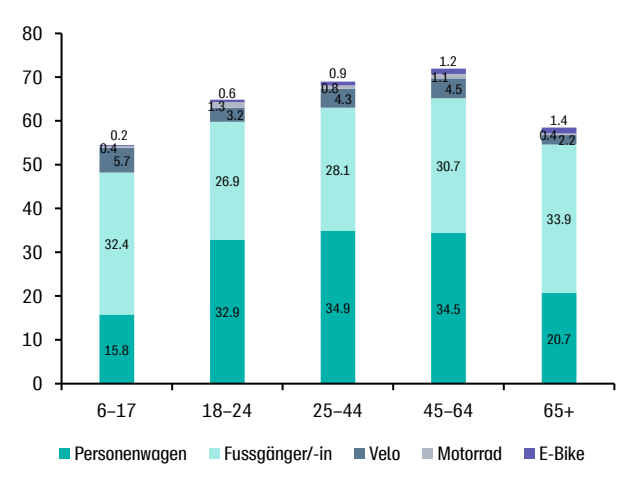
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person, nach Verkehrsteilnahme und Alter, 2021



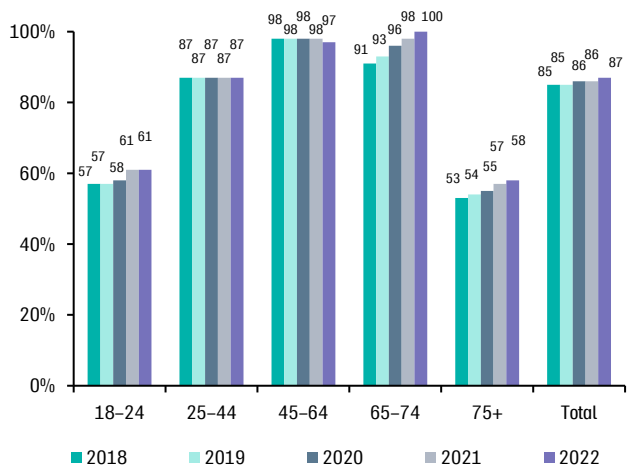
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Unterwegszeit in Minuten pro Person und Tag, nach Verkehrsteilnahme und Alter, 2021



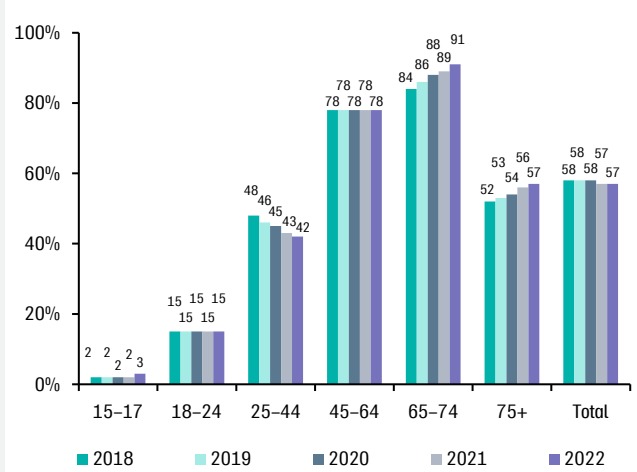
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Anteil der Personen, die einen PW-Führerausweis besitzen, nach Alter, 2018–2022



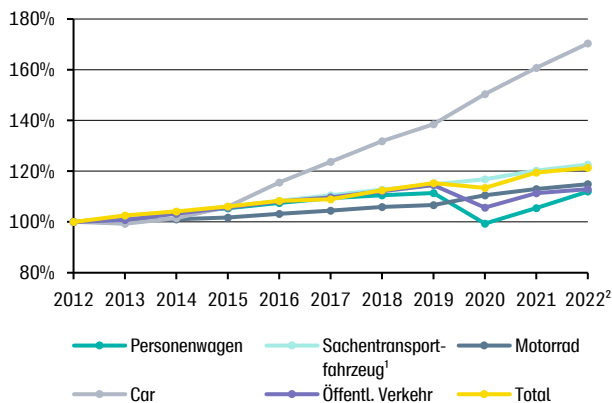
Quelle: ASTRA: Führerausweisstatistik

Anteil der Personen, die einen Motorrad-Führerausweis besitzen, nach Alter, 2018–2022



Quelle: ASTRA: Führerausweisstatistik

Indizierte Entwicklung der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Verkehrsteilnahme, 2012–2022



¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Verkehrsteilnahme, in Mio. km, 2012/2022

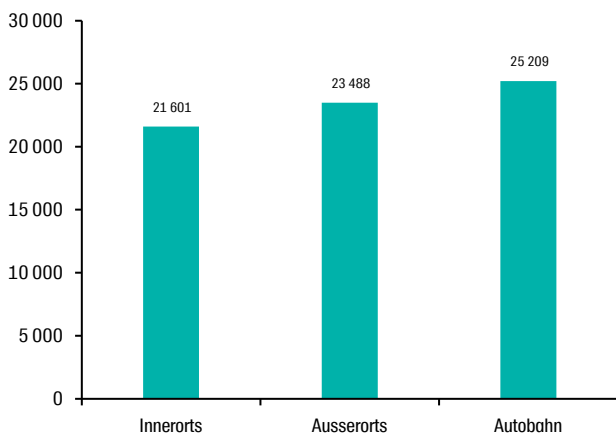
Verkehrsteilnahme	2012	2022 ²	Veränderung in Prozent
Personenwagen	53 721	60 156	+12
Sachentransportfahrzeug ¹	6 005	7 364	+23
Motorrad	1 764	2 027	+15
Andere	573	751	+31
Total	62 063	70 298	+13

¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Ortslage¹, in Mio. km, 2022



¹ BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Ortslage¹, in Mio. km, 2012/2022

Ortslage	2012	2022	Veränderung in Prozent
Innerorts	19 095	21 601	+13
Ausserorts	20 765	23 488	+13
Autobahn	22 203	25 209	+14
Total	62 063	70 298	+13

¹ BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Entwicklung der Fahrleistung in Mio. Fahrzeugkilometern, nach Fahrzeugart, 1970–2022

Jahr	Personenwagen	Sachentransportfahrzeug ¹	Motorrad
1970	23 387	2 991	707
1980	32 071	3 768	684
1990	42 649	4 592	1 163
2000	45 613	5 233	1 463
2005	48 040	5 347	1 654
2010	52 066	5 728	1 720
2015	56 620	6 364	1 794
2020	53 371	7 012	1 949
2021	56 662	7 220	1 993
2022 ²	60 156	7 364	2 027

¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Entwicklung der Fahrleistung in Mio. Fahrzeugkilometern, nach Ortslage¹, 1970–2022

Jahr	Innerorts	Ausserorts	Autobahn	Total
1970	10 853	15 501	2 743	29 097
1980	14 996	15 303	8 817	39 116
1990	16 675	17 372	15 558	49 604
2000	16 921	18 222	17 758	52 901
2005	17 108	18 596	19 857	55 561
2010	18 492	20 100	21 472	60 064
2015	20 111	21 869	23 405	65 385
2020	19 318	21 050	22 652	63 020
2021	20 441	22 250	23 914	66 605
2022	21 601	23 488	25 209	70 298

¹ BFU-Schätzung

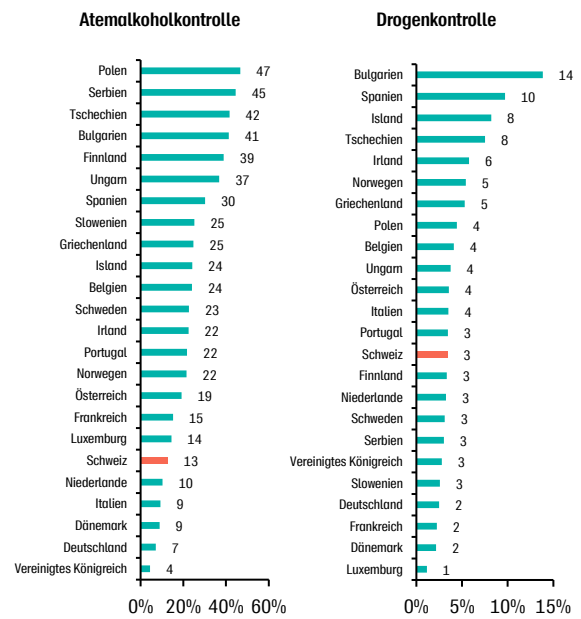
Quelle: BFS: PV-L, OeV

Der Polizei zur Verfügung stehende geeichte Geschwindigkeitsmesssysteme und Atemalkoholmessmittel, nach Messsystem, 2018–2022

Messsysteme für Geschwindigkeitskontrollen	2018	2019	2020	2021	2022
Bemannte stationäre Messsysteme (z. B. Radar auf Dreifuss, Laserpistole)	...	...	...	298	256
Mobile Messsysteme in fahrenden Wagen	...	...	...	155	148
Unbemannte stationäre Messsysteme (z. B. Radarkasten)	...	...	...	600	679
Abschnittskontrollsysteme (Section control)	...	...	...	3	3
Total				1 056	1 086
Atemalkoholmessmittel					
Atemalkoholtestgeräte	2 908	2 961	2 810	2 815	2 869
Atemalkoholmessgeräte	336	339	342	353	360
Total	3 244	3 300	3 152	3 168	3 229

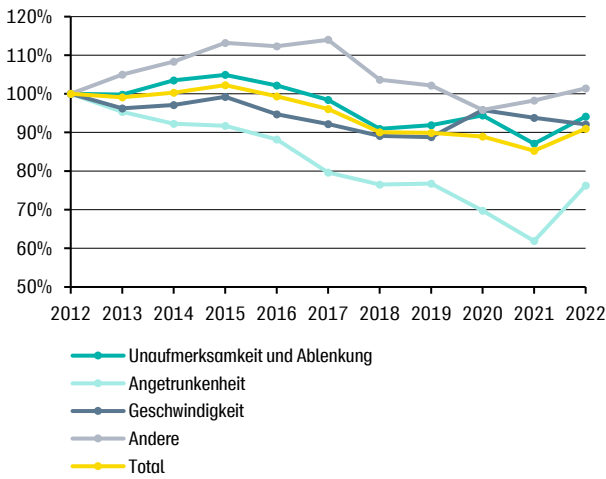
Quelle: METAS

Anteil der Autofahrenden, die in den letzten 12 Monaten in mindestens eine Kontrolle durch die Polizei geraten sind, im europäischen Vergleich, 2018



Quelle: ESRA

Indexierte Entwicklung der Gründe des Führerausweiszugs, 2012–2022



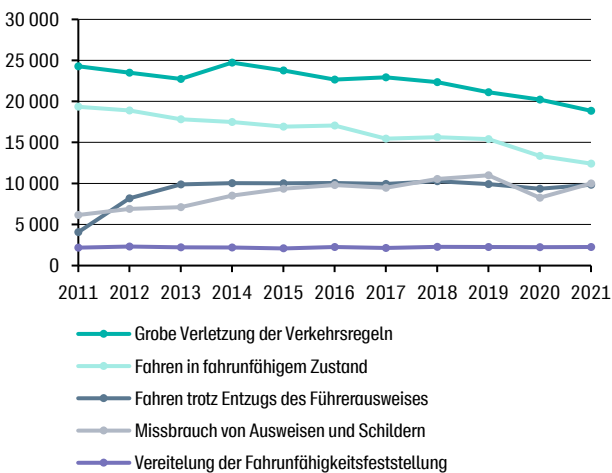
Quelle: ASTRA: ADMAS

Gründe für den Führerausweiszug und Anzahl Führerausweiszüge, 2022

Grund des Entzugs	Anzahl
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	9 629
Angetrunkenheit (≥0,8 ‰)	16 581
Geschwindigkeit	28 418
Andere	44 051
Total	98 679
Führerausweiszüge	79 282

Quelle: ASTRA: ADMAS

Entwicklung der Verurteilungen nach den wichtigsten Vergehen (mit Strafregistereintrag) gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG), 2011–2021



Quelle: BFS: SUS

Verurteilungen nach Vergehen (mit Strafregistereintrag) gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG), 2021

Verstöße gegen das SVG	Anzahl
Grobe Verletzung der Verkehrsregeln	18 854
Fahren in fahrfähigem Zustand	12 416
davon alkoholbedingt	8 232
davon aus anderen Gründen	4 644
Fahren trotz Entzugs des Führerausweises	9 831
Missbrauch von Ausweisen und Schildern	9 999
Vereitelung der Fahrfähigkeitsfeststellung	2 241
Fahren ohne Fahrzeugausweis	2 130
Entwendung zum Gebrauch	988
Flucht nach Unfall mit Verletzten	181
Nicht betriebssichere Fahrzeuge	160
Total (Mehrfachnennungen berücksichtigt)	50 562

Quelle: BFS: SUS

Gesetzgebung

Inkrafttreten der wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz

1. Sicherheitsgurt

- 1981: Gurtentragpflicht vorne im PW
- 1994: Gurtentragpflicht hinten im PW
- 2002: Kinder müssen in PW, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Sattelschleppern auf allen mit Gurten versehenen Plätzen gesichert werden.
- 2006: Gurtentragpflicht in allen mit Gurten ausgerüsteten Motorfahrzeugen
- 2010: Ausdehnung des Kindersitzobligatoriums auf Kinder unter 12 Jahren, die kleiner als 150 cm sind

2. Schutzhelm für Motorradfahrer/-innen und Motorfahrradfahrer/-innen

- 1981: Helmtragpflicht auf Motorrädern
- 1990: Helmtragpflicht auf Motorfahrrädern
- 2006: Helmtragpflicht auf Trikes und Quads
- 2012: Helmtragpflicht auf schnellen E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h)
- 2019: Freie Wahl, ob auf herkömmlichen Motorfahrrädern ein Motorrad- oder einen Velohelm getragen wird

3. Höchstgeschwindigkeiten

Innerorts

- 1959: 60 km/h definitiv
- 1984: 50 km/h definitiv
- 1984: Weisungen über Wohnstrassen
- 1989: Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen (unter anderem Tempo-30-Zonen)
- 2002: Neue Verordnung über Begegnungszonen (20 km/h) und Tempo-30-Zonen

Ausserorts

- 1973: 100 km/h provisorisch
- 1977: 100 km/h definitiv
- 1985: 80 km/h versuchsweise
- 1989: 80 km/h definitiv (Volksabstimmung 26.11.1989)

Autobahnen

- 1973: 100 km/h vorübergehend
- 1974: 130 km/h provisorisch
- 1977: 130 km/h definitiv
- 1985: 120 km/h versuchsweise
- 1989: 120 km/h definitiv (Volksabstimmung 26.11.1989)
- 2021: 100 km/h für leichte Motorwagen mit Anhänger (max. 3,5 t), wenn Fahrzeug, Anhänger und Reifen geeignet

4. Fahrfähigkeit

- 1980: Blutalkoholgrenzwert 0,8 Promille (festgelegt durch Bundesrat)
- 2005: Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille; Nulltoleranz gegenüber Fahren unter dem Einfluss von bestimmten Drogen; anlassfreie Atemalkoholkontrollen
- 2013: Zwingende Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung bei bestimmten Tatbeständen wie dem Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln
- 2014: Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für gewisse Gruppen von Fahrzeugführenden (z. B. Neulenkende); zwingende Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung beim Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr
- 2016: Anpassungen bei den Fahreignungsuntersuchungen (Einführung Stufenmodell, Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen zum Führen eines Motorfahrzeugs); Die Atemalkoholprobe wird beweissicher
- 2017: Gewisse Lenkende (z. B. Führerinnen/Führer von Blaulichtfahrzeugen auf dringlichen Dienstfahrten) unterliegen nicht mehr dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss (Null Promille).
- 2019: Erhöhung der Alterslimite für die verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchung von 70 auf 75 Jahre

5. Fahrausbildung

- 1991: Obligatorischer Verkehrskundeunterricht und erweiterte Theorieprüfung
- 2005: Einführung des Führerausweises auf Probe (Zweiphasenausbildung)
- 2013: Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, dürfen keine Lernfahrten mehr begleiten.
- 2019: Verzicht auf Automateintrag: wer die praktische Prüfung in einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ablegt, darf danach auch Fahrzeuge mit einem manuellen Schaltgetriebe führen.

- 2020: Die Weiterbildung während der Probezeit dauert nur noch einen Tag und muss im ersten Jahr nach der Führerprüfung absolviert werden.
- 2021: Das Mindestalter für den Lernfahrausweis der Kategorie B und BE wird auf 17 Jahre gesenkt, die Fahrprüfung allerdings frühestens ab 18 möglich; das Mindestalter für Kleinmotorräder bis 45 km/h wird von 16 auf 15 Jahre gesenkt, das Mindestalter für Motorräder bis 125 ccm von 18 auf 16 Jahre.

6. Verschiedenes

- 1977: Soll-Vorschrift Licht am Tag für einspurige Motorfahrzeuge
- 1994: Vortritt für Fussgänger/-innen an Fussgängerstreifen ohne Pflicht zur Zeichengabe
- 2002: Soll-Vorschrift Licht am Tag für alle Motorfahrzeuge; Einführung der Fahrzeugkategorie «fahrzeugähnliche Geräte»
- 2005: Verschärfung der Führerausweisentzugsbestimmungen (Kaskadensystem)
- 2012: Neuregelung E-Bike-Kategorien; strafrechtliche Verschärfung des Fahrens ohne Führerausweis
- 2013: Verschärfung der Sanktionen bei Begehung eines Raserdeliktes; das Mindestalter für das Velofahren auf Hauptstrassen beträgt neu sechs Jahre; bei qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen wie krassen Geschwindigkeitsübertretungen können Motorfahrzeuge eingezogen und verwertet werden, sofern dies aufgrund einer ungünstigen Prognose notwendig erscheint; öffentliche oder entgeltliche Warnungen vor Verkehrskontrollen sind verboten.
- 2014: Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag; Straffung des Ordnungsbussenverfahrens (Halterhaftung)
- 2015: Bei Schäden, die in angetrunkenem Zustand, fahruntfähigem Zustand oder durch ein Raserdelikt verursacht werden, hat die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung eine Regresspflicht auf die den Unfall verursachende Person.
- 2018: Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege wurde angenommen. Damit sind die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt.
- 2019: E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h dürfen neu einen zweiten Platz für eine erwachsene Person aufweisen (1.2.2019).
- 2020: Künftig werden neben einfachen Übertretungen des Strassenverkehrsgesetzes [wie z. B. Verwenden eines Telefons durch Velofahrer/-innen (Ziffer 624 Anhang 1 OBV)] auch geringfügige Verstösse gegen andere Gesetze im Ordnungsbussenverfahren sanktioniert.
- 2021: Reissverschlussystem als Pflicht (z. B. auf Zufahrtsstrecken auf die Autobahn bei stockendem Verkehr); Kinder bis 12 Jahre dürfen auf Trottoir Velo fahren (wenn kein Radweg oder -streifen vorhanden, ohne Vortritt und mit gebotener Vorsicht); bei Signaltafel «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» dürfen Velofahrende trotz Rotlicht ohne Vortritt rechts abbiegen; Rechtsvorbeifahren (jedoch nicht Ausschwenken und Wiedereinbiegen) mit gebotener Vorsicht z. B. bei Kolonnenverkehr auf der linken oder mittleren Spur auch auf der Autobahn möglich; Rettungsgasse ist Pflicht bei Schritttempo oder Stillstand und zwei oder mehr Spuren, auch ohne herannahendes Rettungsfahrzeug.
- 2022: Unter der Kategorie der Motorfahräder gehandhabte Fahrzeuge (E-Bikes, E-Trottinette usw.) müssen auch am Tag mit Licht fahren.

Hinweis:

Eine ausführlichere Zusammenstellung verkehrssicherheitsrelevanter Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz findet sich auf der BFU-Website bfu.ch/bestellen (Anhang Gesetzgebung).

Methodik

Die systematische Unfallanalyse ist auf qualitativ hochstehende Daten angewiesen. Strassenverkehrsunfälle werden mit einem standardisierten Unfallaufnahmeprotokoll erfasst. Dieses wurde im Laufe der Zeit immer wieder an die geänderten Bedingungen im Strassenverkehr angepasst. Trotzdem konnte sichergestellt werden, dass für die Unfallanalyse keine Informationen verloren gehen oder methodisch bedingte Brüche die Aussagekraft von Zeitreihen stark beeinträchtigen.

Der Beginn der Schweizer Verkehrsunfallstatistik wird vom Bundesamt für Statistik mit 1926 angegeben. Eine der ersten Publikationen der Unfallstatistik im «Statistischen Jahrbuch der Schweiz» von 1930 zeigt, dass Unfälle bereits von Beginn an systematisch erfasst wurden. So konnte die Art der Verkehrsteilnahme – Fuhrwerke waren in gleicher Masse an Unfällen beteiligt wie Velos – unterschieden und konnten Unfalltypen sowie Unfallstellen differenziert werden. Auch Unfallursachen wurden damals erhoben und sind durchaus mit den aktuellen Ursachen vergleichbar: «Unachtsamkeit und Kopflösigkeit», «Zu schnelles Fahren», «Nicht Vortrittlassen» und «Fahren auf der falschen Strassen-seite» führten die Unfallursachen an. Auch «Betrunkenheit» wurde, trotz fehlender gesetzlicher Regelungen, bereits als Ursache ausgewiesen.

Seit den Anfängen der standardisierten Unfallfassung wurde diese mehrmals revidiert und den geänderten Bedingungen im Strassenverkehr angepasst. Nicht zuverlässig erfassbare Merkmale wurden aus der statistischen Erhebung gestrichen: So wurde zum Beispiel 1992 die Erfassung spezifischer Verletzungsarten durch die Polizei aufgegeben. Gleichzeitig wurde 1992 die heute international gebräuchliche «30-Tage-Regel» eingeführt: Zu den Verkehrstoten zählen seitdem nur noch Personen, die innerhalb eines Monats nach dem Unfallereignis sterben.

2011 wurde die Erfassung von Unfallkoordinaten optimiert und erstmals der Hauptverursacher oder die Hauptverursacherin eines Unfalls bestimmt. Ebenfalls seit 2011 wird die Fahrzeugart «E-Bike» systematisch erfasst. Gleichzeitig wurde die Unfallfassung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA in eine moderne IT-Lösung überführt.

2015 wurde die Definition für Verletzungsschwere angepasst und in Einklang mit der Beurteilung der Rettungsdienste vor Ort gebracht. In der letzten grossen Revision im Jahr 2018 wurde das Protokoll mit dem Ziel überarbeitet, den Aufwand für die Unfallfassung zu reduzieren. Merkmale der Unfallfassung wurden gestrichen, andere zusammengefasst. Dafür werden seitdem andere wichtige Merkmale wie das Fahren unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten systematischer erfasst. Trotz der Kürzungen liegt gegenüber den früheren Versionen der Unfallfassung praktisch kein Informationsverlust vor. Der reduzierte Aufwand und die systematischere Erfassung können die Akzeptanz für die Erfassung bei den Polizeikräften fördern und damit zu einer verbesserten Datenqualität führen.

Seit 2020 werden die Unfalldaten für E-Trottinette systematisch erfasst. Für das Jahr 2019 wurden diese Unfälle rückwirkend ergänzt.

Das Unfallaufnahmeprotokoll ist auf den folgenden Seiten abgebildet. Die Formulare und das komplette Verzeichnis der Unfallursachen und Unfalltypen sowie eine entsprechende Wegleitung zum Ausfüllen sind auf der Website des ASTRA frei verfügbar (unfalldaten.ch).

Angaben zu Lenker/in oder Fussgänger/in

Personen-Nr.

0 1

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tag	Monat	Jahr					

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> nicht verletzt | <input type="checkbox"/> auf Platz gestorben |
| <input type="checkbox"/> leicht verletzt | <input type="checkbox"/> innert 30 Tagen gestorben |
| <input type="checkbox"/> erheblich verletzt | <input type="checkbox"/> unbekannt |
| <input type="checkbox"/> lebensbedrohlich verletzt | NACA <input type="text"/> |

Todesdatum

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tag	Monat	Jahr					

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt

Verletzungen

Kantonale Zusatzangaben



Allgemeine Angaben

Quelle

Unfall-Nr.

Objekt-Nr.

Angaben zu Mitfahrenden

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Personenart

- Mitfahrer/in vorne
- Mitfahrer/in hinten
- Mitfahrer/in unbekannt

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

- nicht verletzt
- leicht verletzt
- erheblich verletzt
- lebensbedrohlich verletzt
- auf Platz gestorben
- innert 30 Tagen gestorben
- unbekannt

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Personenart

- Mitfahrer/in vorne
- Mitfahrer/in hinten
- Mitfahrer/in unbekannt

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

- nicht verletzt
- leicht verletzt
- erheblich verletzt
- lebensbedrohlich verletzt
- auf Platz gestorben
- innert 30 Tagen gestorben
- unbekannt

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Angaben zu Mitfahrenden

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Personenart

- Mitfahrer/in vorne
- Mitfahrer/in hinten
- Mitfahrer/in unbekannt

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

- nicht verletzt
 - leicht verletzt
 - erheblich verletzt
 - lebensbedrohlich verletzt
 - auf Platz gestorben
 - innert 30 Tagen gestorben
 - unbekannt
- NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Personenart

- Mitfahrer/in vorne
- Mitfahrer/in hinten
- Mitfahrer/in unbekannt

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

- nicht verletzt
 - leicht verletzt
 - erheblich verletzt
 - lebensbedrohlich verletzt
 - auf Platz gestorben
 - innert 30 Tagen gestorben
 - unbekannt
- NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Glossar

Datenquellen in Tabellen und Abbildungen

Alle Abbildungen und Tabellen ohne Quellenangabe basieren auf den Daten der polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle (SVU) des ASTRA.

Erklärung zu den Tabellen

Bedingt durch Rundungsfehler oder fehlende Angaben entspricht das Tabellentotal nicht in jedem Fall der Summe der Zellwerte.

- 0 Eine Null bedeutet, dass nichts zutrifft (kein Fall, kein Betrag).
- ... Drei Punkte anstelle einer Zahl bedeuten, dass diese nicht erhältlich ist oder nicht erhoben wird.
- ∅ Durchschnitt / Mittelwert
- ∑ Summe

Begriffsdefinitionen

Verletzungsschwere

Leicht verletzt: Als leichte Verletzung gelten geringe Beeinträchtigungen wie oberflächliche Hautverletzungen ohne nennenswerten Blutverlust, leichte Einschränkung der Bewegungen, die aber das Verlassen der Unfallstelle aus eigener Kraft erlaubt. Möglicherweise ist eine ambulante Behandlung im Spital oder durch den Arzt/die Ärztin nötig.

Schwer verletzt: Als schwere Verletzung gilt eine schwere, sichtbare Beeinträchtigung (z. B. offener Knochenbruch, Oberschenkelbruch). Eine stationäre ärztliche Versorgung ist notwendig. Seit dem Unfalljahr 2015 können Schwerverletzte in «erheblich» und «lebensbedrohlich» Verletzte unterschieden werden.

Tödlich verletzt: Personen, die an der Unfallstelle ihr Leben verlieren oder innert 30 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen sterben.

Schwere Personenschäden

Schwerverletzte und Getötete.

Schwerer Unfall

Unfallereignis mit mindestens einer schwer verletzten oder getöteten Person.

Letalität

Kennwert für die Gefährlichkeit von Unfällen (Anzahl Getötete pro 10 000 Personenschäden).

Bevölkerungsbezogenes Risiko

Anzahl Getöteter und/oder Schwerverletzter pro Anzahl Einwohner/-innen.

Sachentransportfahrzeuge

Sammelkategorie für Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper.

Schwere Motorfahrzeuge

Sammelkategorie für Busse, Cars, Lastwagen und Sattelschlepper.

FäG

Als fahrzeugähnliche Geräte (fäG) werden mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel bezeichnet, die ausschliesslich durch eigene Körperkraft angetrieben werden. Dazu gehören Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Trottinette und Kinderräder (für Kinder im vorschulpflichtigen Alter).

Unfallursache

Das Schweizer Unfallaufnahmeprotokoll der Polizei bietet die Möglichkeit, jeder und jedem an einem Unfall beteiligten Fahrzeuglenkenden oder Fussgänger/-in bis zu drei verschiedene Unfallursachen zuzuordnen.

Hauptverursacher/-in

Die Polizei bestimmt am Unfallort eine Hauptursache und damit eine/-n Hauptverursacher/-in.

Institutionen

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung, are.admin.ch

ASTRA

Bundesamt für Strassen, astra.admin.ch

BFS

Bundesamt für Statistik, bfs.admin.ch

BFU

Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu.ch

FVS

Fonds für Verkehrssicherheit, fvs.ch

METAS

Eidgenössisches Institut für Metrologie, metas.ch

OECD

Organisation for Economic Cooperation and Development (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung), oecd.org

Datenquellen

ARE/BFS

Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

Alle fünf Jahre durchgeführte telefonische Befragung zum Mobilitätsverhalten einer repräsentativen Stichprobe von zurzeit rund 55 000 Haushalten.

ASTRA

Führerausweisstatistik

Statistik aller Inhaber/-innen von Führerausweisen für Personenwagen und Motorräder. Sie basiert auf dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ des ASTRA.

Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

Vollerhebung der Führerausweisentzüge und Verwarnungen wegen verkehrsdelinquentem Verhalten.

Strassenverkehrsunfälle (SVU)

Vollerhebung aller polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle.

BFS

Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP)

Gesamtschweizerische Erhebung aus Personenregistern der Gemeinden, Kantone und des Bundes.

Strafurteilsstatistik (SUS)

Vollerhebung der Verurteilungen nach dem Erwachsenenstrafrecht. Verwendet werden die Strafartbestände gemäss Strassenverkehrsgesetz.

Strassenfahrzeugbestand

Statistik aller in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Strassenfahrzeuge. Sie basiert auf dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ des ASTRA.

Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS)

Statistik aller in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein neu zugelassenen Strassenfahrzeuge. Sie basiert auf dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ des ASTRA.

Statistik der Todesursachen und Totgeburten (CoD)

Vollständige Erhebung der verstorbenen Personen der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung.

Leistungen des Personenverkehrs (PV-L)

Statistik der Fahrleistungen (Fahrzeug-km) und Verkehrsleistungen (Personen-km) auf Schweizer Strassen.

Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

Fahrleistungen im öffentlichen Verkehr.

BFU

Hochrechnung

Jährliche Schätzung der Zahl der Nichtberufsunfälle in der Schweizer Wohnbevölkerung aufgrund verschiedener Datenquellen. Berechnung der volkswirtschaftlichen Kosten auf Basis der Hochrechnung.

Basis: Niemann S, Lieb C, Sommer H. Nichtberufsunfälle in der Schweiz: Aktualisierte Hochrechnung und Kostenberechnung. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2015. BFU-Report 71.

Bevölkerungsbefragung

Jährliche telefonische (ca. 1000 Personen) und Online-Befragung (ca. 1500 Personen) der Schweizer Wohnbevölkerung.

Erhebungen zum Risiko- und Schutzverhalten im Strassenverkehr

Jährliche, umfassende Stichprobenerhebungen auf Schweizer Strassen zur Helmtrag- und Gurtentragquote, zur Ablenkung sowie zum Verwenden von Sichtbarkeitshilfen.

Geschwindigkeitserhebung

Umfassende Erhebung der gefahrenen Geschwindigkeiten von Motorfahrzeugen, Pilotprojekt 2019.

ESRA

E-Survey of Road users' Attitudes

Online-Befragung, welche ca. alle drei Jahre durchgeführt wird. In der Erhebung 2018–2019 wurden rund 45 000 Personen in 48 Ländern weltweit befragt. Die Schweizer Stichprobe umfasste 1020 Personen.

METAS

Vollerhebung der in der Schweiz verfügbaren geeichten Geschwindigkeits- und Alkoholmessgeräte.

International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)

Tödliche Strassenverkehrsunfälle und Sicherheitsindikatoren der IRTAD-Mitgliedsländer (2023: 37 Länder).

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch
bfu.ch / Bezug auf bfu.ch/bestellen, Art.-Nr. 2.501

Autorinnen und Autoren

- Patrizia Hertach, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU
- Yvonne Achermann Stürmer, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU
- Roland Allenbach, Verantwortlicher Wissensmanagement, BFU
- Karin Huwiler, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU
- Steffen Niemann, Wissenschaftlicher Mitarbeiter Forschung, BFU
- Andrea Uhr, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU

Projektteam

- Andrea Herrmann, Projektassistentin Forschung, BFU
- Vanessa Oskarsson, Projektassistentin Forschung, BFU
- Sina Späti, Projektassistentin Forschung, BFU
- Abteilung Publikationen / Sprachdienst, BFU

Druck / Auflage

Courvoisier-Gassmann S.A.
Arts graphiques
Ch. du Long-Champ 135, 2504 Biel/Bienne
1/2023/600
Gedruckt auf FSC-Papier
ISSN 1664-5758

© BFU 2023

Alle Rechte vorbehalten. Verwendung unter Quellenangabe (siehe Zitationsvorschlag) erlaubt. Kommerzielle Nutzung ausgeschlossen.

Dieser Bericht wurde im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) hergestellt. Für den Inhalt ist die BFU verantwortlich.

Zitationsvorschlag

Hertach P, Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Huwiler K, Niemann S, Uhr A. *Sinus 2023: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2022*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023.
DOI 10.13100/BFU.2.501.01.2023

Abbildungen

- Titelbild: Getty Images
- Seite 5: Simon Iannelli
- Übrige: Getty Images

Haftungsausschluss

Diese Fachdokumentation wurde sorgfältig und nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Es kann jedoch keine Garantie dafür übernommen werden, dass die zur Verfügung gestellten Informationen vollständig sind. Die Informationen sind allgemeiner Art und nicht auf die besonderen Bedürfnisse des Einzelfalls abgestimmt. Die BFU und die Autorinnen und Autoren haften in keinem Fall für allfällige direkte oder indirekte Schäden und Folgeschäden, die aufgrund des Gebrauchs dieser Informationen entstehen.

Die BFU macht Menschen sicher.

Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.