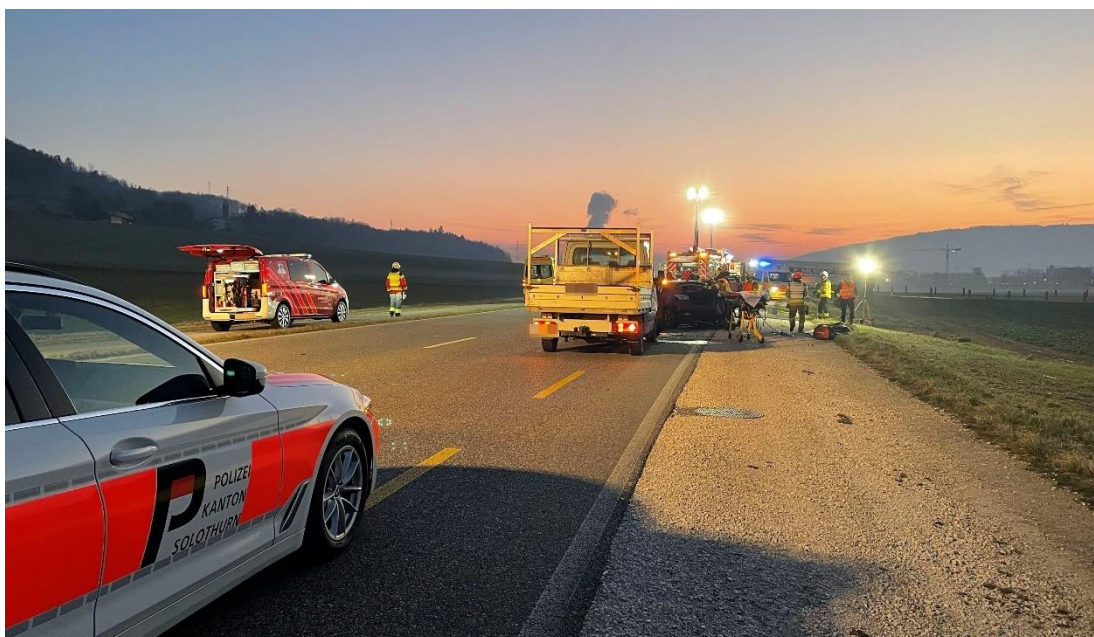


Werkhofstrasse 10  
4702 Oensingen  
Telefon +41 62 311 76 76  
polizei.so.ch

# Polizeiliche Verkehrsstatistik 2023

Dokumentation über Verkehrsunfälle und polizeiliche Verkehrskontrollen im Kanton Solothurn



Ersteller	Dominic Jakob
Erstellungsdatum	4. April 2024
Statistiken	Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Polizei Kanton Solothurn
Fotos	Polizei Kanton Solothurn

## Zusammenfassung



## Inhaltsverzeichnis

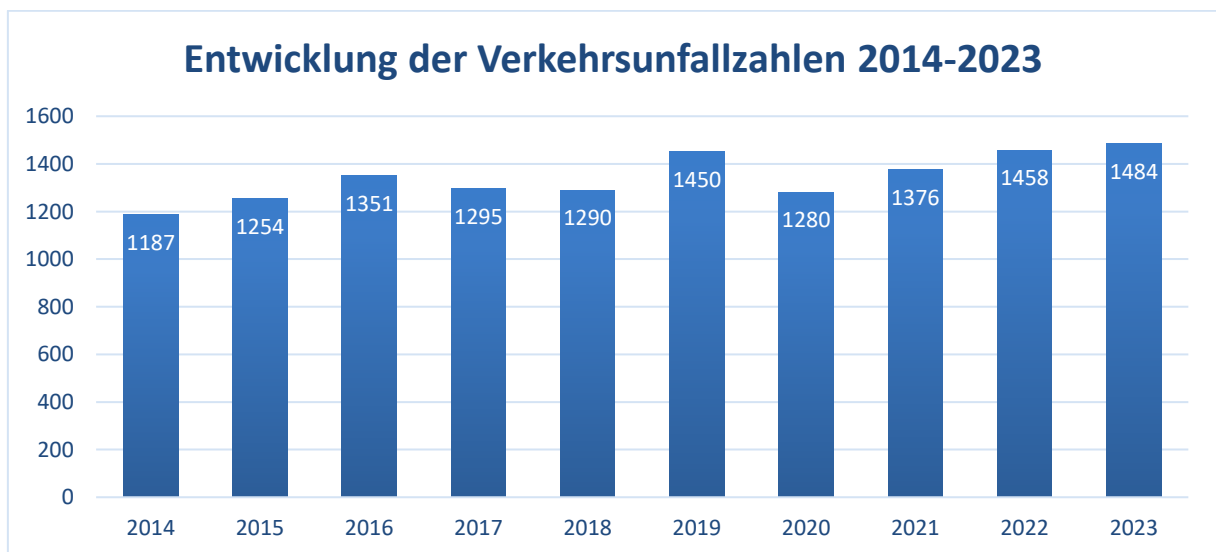
<b>1.</b>	<b>Verkehrsunfallstatistik 2023 .....</b>	<b>4</b>
1.1	Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen	4
1.2	Unfälle mit Personenschaden	5
1.3	Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel	6
1.4	Die häufigsten Unfallursachen und -typen	7
<b>2.</b>	<b>Geschwindigkeitskontrollen .....</b>	<b>8</b>
2.1	Messungen mit mobilen und semistationären Anlagen	8
2.2	Messungen mit Lasergeräten	9
2.3	Messungen mit ortsfesten Anlagen	10
2.4	Veröffentlichung der Radarstandorte	10
2.5	Spitzengeschwindigkeiten und Raser	11
<b>3.</b>	<b>Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen .....</b>	<b>12</b>
3.1	Alkohol	12
3.2	Drogen und Medikamente	12
<b>4.</b>	<b>Weitere Kontrollen im Strassenverkehr .....</b>	<b>13</b>
4.1	Autoposer	13
4.2	Allgemeine Kontrollen im Strassenverkehr	13
4.3	Kontrollen des Schwerverkehrs	14
4.4	Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen	15
<b>5.</b>	<b>Verkehrspolizeiliche Prävention an Volks- und Berufsfachschulen.</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>16</b>

# 1. Verkehrsunfallstatistik 2023

Sie finden die Jahresstatistik über die Strassenverkehrsunfälle im Jahr 2023 mit ausführlichem Zahlenmaterial im Anhang.

## 1.1 Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen

Im Kanton Solothurn wurden im Jahr 2023 insgesamt **1484** Strassenverkehrsunfälle polizeilich an die zuständige Staatsanwaltschaft rapportiert. Gegenüber der Vorjahresperiode entspricht dies einer leichten Zunahme von knapp 2 Prozent. Im Mehrjahresvergleich hat die Zahl der rapportierten Verkehrsunfälle damit einen Höchststand erreicht. Nur 2019 sowie 2022 wurden ähnlich viele Verkehrsunfälle polizeilich rapportiert. Die Zunahme ist auf verschiedene Einflussfaktoren zurückzuführen, wie bspw. einem geringeren Toleranzverhalten von Unfallbeteiligten, welche auch bei nicht meldepflichtigen Unfällen die Polizei beiziehen, winterliche Strassenverhältnisse im November 2023 mit extrem hohem Unfallgeschehen auf den Solothurner Strassen. Dennoch zeigt sich in Bezug auf die verletzten Personen grundsätzlich eine positive Entwicklung.



Die Tabelle zeigt die Entwicklung der Unfallzahlen über die letzten 10 Jahre im Vergleich.

## 1.2 Unfälle mit Personenschaden

Erfreulich hat sich die Anzahl der verunfallten Personen entwickelt und liegt mit 759 Verletzten bzw. Getöteten sogar leicht unter dem zehnjährigen Durchschnitt. In der Berichtsperiode wurden auf dem Strassennetz des Kantons Solothurn insgesamt 97 Personen schwer verletzt, fünf davon lebensbedrohlich. Damit wurde gegenüber dem Vorjahr genau eine Person mehr schwer verletzt. Nach der negativen Entwicklung der Verkehrstoten im 2022 hat sich dieser Wert im Berichtsjahr wieder auf tiefem Niveau eingependelt. Drei Personen verloren im solothurnischen Strassenverkehr 2023 ihr Leben, was im zehnjährigen Vergleich der zweitiefste Wert darstellt. Weiter wurden 659 Personen im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen leicht verletzt, was einer Abnahme von knapp 9 % entspricht.



Verkehrsunfall vom 07. Mai 2023 auf der Autobahn A1 mit fünf beteiligten Fahrzeugen und drei verletzten Personen.





### 1.3 Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel

Aus der Betrachtungsweise der Altersstrukturen im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen ist lediglich bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren ein leichter Anstieg verletzter Personen festzustellen. Bei den anderen Alterskategorien waren die Zahlen durchwegs abnehmend.

Die folgende Tabelle zeigt die Unfallzahlen nach Verkehrsteilnahme bzw. beteiligtem Verkehrsmittel.

Verkehrsteilnahme/-mittel	2022	2023	Differenz	Differenz in %
Fussgänger	65	60	-5	-8%
Fahrzeugähnliches Gerät (FäG)	11	5	-6	-55%
Elektro-Trottinette	19	29	+10	+53%
Fahrrad	93	76	-17	-18%
E-Bike	65	64	-1	-2%
Motorrad	109	114	+5	+5%
Personenwagen	1'192	1'208	+16	+1%
Personentransport (ohne öV)	15	18	+3	+20%
Öffentlicher Verkehr (öV)	10	14	+4	+40%
Sachentransport	275	237	-38	-14%

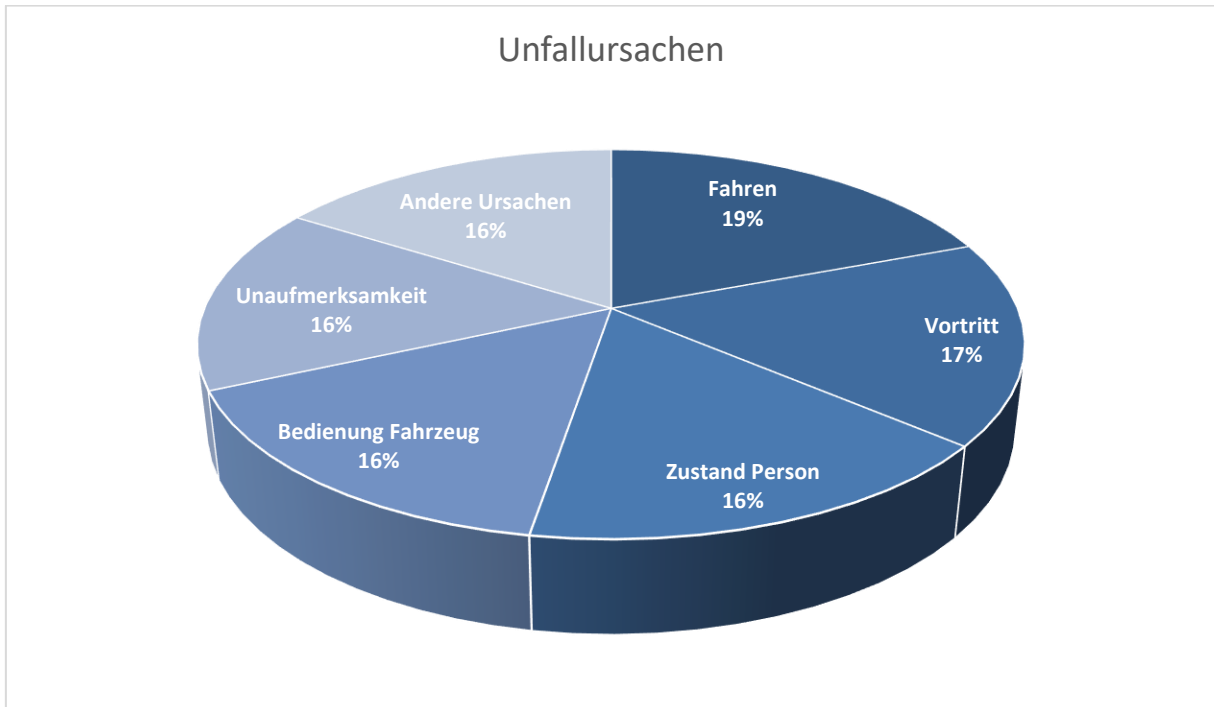
Herausstechend ist die negative Entwicklung bei der Verkehrsteilnahme mittels Elektro-Trottinette. Bei 29 Verkehrsunfällen mit dieser Fahrzeugart wurden insgesamt 26 Personen verletzt, drei davon schwer. Durch die Zunahme dieser Verkehrsmittel steigt auch die Anzahl der Verkehrsunfälle und der damit verletzten Personen mit E-Trottinette. Die verhältnismässig kleinen Räder gelangen physikalisch sehr schnell an ihre Grenzen, was das Handling und die Beherrschung dieser Fahrzeuge anspruchsvoll macht. Zunehmend war auch die Zahl der Alkoholunfälle mit dieser Fahrzeugkategorie. Dieser Umstand hat uns dazu veranlasst, die Präventionskampagne rund um elektrifizierte Zweiradfahrzeuge weiterzuführen. In Zusammenarbeit mit der Motofahrzeugkontrolle wurden mit den Rechnungen der Motorfahrzeugsteuern der folgende Flyer versendet, um die Verkehrsteilnehmenden themenspezifisch zu sensibilisieren. Selbstverständlich wurde der Flyer parallel auch auf den sozialen Medien der Polizei Kanton Solothurn veröffentlicht. Die informative Rückseite des Flyers finden Sie auf Seite 16.



## 1.4 Die häufigsten Unfallursachen und -typen

Die fünf häufigsten Unfallursachen bleiben seit mehreren Jahren gleich. Einzig deren Ausprägung kann sich jährlich auf die Reihenfolge der fünf Hauptursachen auswirken. Nachdem im 2022 der «Vortritt» die häufigste Unfallursache darstellte, ist es im Berichtsjahr mit 19% das **«Fahren»**.

Ausserorts bleibt der Schleuder- oder Selbstunfall wie in den vorhergehenden Jahren der häufigste Unfalltyp. Neuerdings dominiert der Schleuder- oder Selbstunfall auch im Innerortsbereich. Auf der Autobahn ist es unverändert der klassische Auffahrunfall.



Ursache	Erläuterung (nicht abschliessende Aufzählung)
Vortritt	Missachten der Signale <i>Kein Vortritt</i> und <i>STOP</i> , Missachten Rechtsvortritt
Fahren	Zu nahes Aufschliessen, unvorsichtiges Rückwärtsfahren, Wenden
Unaufmerksamkeit	Ablenkung durch Bedienung technischer Geräte, durch Personen, Mangelnde (momentane) Aufmerksamkeit
Bedienung Fahrzeug	Nichtbeherrschen des Fahrzeuges, mangelhafte Manipulation
Zustand Person	Einwirkung von Alkohol, Betäubungs- oder Arzneimitteln, Übermüdung
Andere Ursachen	Technischer Mangel am Fahrzeug oder der Infrastruktur, unbekannte Ursache



## 2. Geschwindigkeitskontrollen

Trotz konstant hoher Kontrollintensität ist die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle gesamt, aber auch der Anzahl Unfälle mit Personenschaden und der Hauptursache Geschwindigkeit in der Berichtsperiode gegenüber dem Vorjahr um jeweils rund 25 Prozent gestiegen. Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit stellt also nach wie vor eine wesentliche Unfallursache dar. Es gilt jedoch zu beachten, dass Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit nicht in absolute Relation zu den Geschwindigkeitskontrollen bzw. den dabei festgestellten Übertretungsquoten gestellt werden können. Denn insbesondere während den Wintermonaten sind etliche Verkehrsunfälle, bei widrigen Witterungs- und prekären Strassenverhältnissen, zwar ursächlich auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen, aber es werden dabei kaum die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten überschritten. Vielmehr handelt es sich bei diesen Widerhandlungen um gefahrene Geschwindigkeiten, welche nicht an die herrschenden Strassenverhältnisse angepasst sind (Schnee, Eis, Matsch, etc.), dabei aber oftmals deutlich unterhalb der gesetzlichen Limits liegen. Dennoch sind regelmässige Geschwindigkeitskontrollen erwiesenermassen eine zweckmässige und effektive Massnahme, um die Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten bei den Verkehrsteilnehmenden zu fördern und damit die Missachtungen der geltenden Geschwindigkeitsvorschriften nachhaltig zu senken. Deshalb wird die Kantonspolizei Solothurn die mehrjährige Strategie der konsequenten und häufigen Geschwindigkeitskontrollen entsprechend weiterführen.



In der Berichtsperiode wurden gegenüber dem Vorjahr anzahlmässig etwas mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Aufgrund von längeren Ausfallzeiten insbesondere von den Anlagen auf den Autobahnen A1 und A5 konnten jedoch im Vergleich zu 2022 rund 3'000 Übertretungen weniger registriert werden.

### 2.1 Messungen mit mobilen und semistationären Anlagen

Die Kantonspolizei Solothurn betreibt vier mobile und zwei semistationäre Anlagen für Geschwindigkeitsmessungen. Damit lassen sich gezielte und flexible Kontrollen an neuralgischen und unfallträchtigen Örtlichkeiten durchführen. Indirekt haben Geschwindigkeitskontrollen zudem einen positiven Effekt auf unerwünschte Lärmemissionen. Im Jahr 2023 wurden mit mobilen und semistationären Anlagen insgesamt 1'478 Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Dabei ist der Wert mit einer Differenz von bloss einer zusätzlichen Kontrolle im 2023 nahezu identisch mit dem Vorjahr.



<b>Mobile Anlagen</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
Anzahl Messungen	1'369	1'385	+16
Gemessene Fahrzeuge	2'147'255	2'287'125	+139'870
Anzahl Übertretungen	107'989	128'547	+20'558
Anzahl Übertretungen in %	5.03	5.62	+0.59

<b>Semistationäre Anlagen</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
Anzahl Messungen	108	93	-15
Gemessene Fahrzeuge	9'229'128	7'542'976	-1'686'152
Anzahl Übertretungen	55'448	43'347	-12'101
Anzahl Übertretungen in %	0.60	0.57	-0.03

Der Kontrollbetrieb mit den semistationären Anlagen beschränkte sich im 2023 auf die beiden regulären Geräte. In den beiden Vorjahren wurden die zwei Anlagen dieses Messsystems nacheinander ersetzt. Dabei wurden während der Einführungsphasen der neuen Anlagen jeweils die alten Anlagen für eine beschränkte Zeit parallel noch betrieben. Dies erklärt den Messrückgang bei diesem Anlagentyp im Jahr 2023.



## 2.2 Messungen mit Lasergeräten

Mit den Lasermessgeräten werden Geschwindigkeitskontrollen vornehmlich an Orten durchgeführt, bei welchen sich «Massenmessungen» mit einem klassischen Radargerät nicht eignen, technisch nicht möglich sind (Kurvenlage, Aufstellmöglichkeiten, Sichtwinkel, etc.), oder konkrete Anhaltspunkte für einzelne aber dafür exzessive Geschwindigkeitswiderhandlungen bestehen. Die handlichen Laser-Geräte sind rasch einsatzbereit und können äusserst flexibel eingesetzt werden.

<b>Laser</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
Anzahl Messungen	48	54	+6
Anzahl Übertretungen	168	135	-33

## 2.3 Messungen mit ortsfesten Anlagen

An 12 Standorten im Kanton Solothurn werden insgesamt 18 stationäre bzw. ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen betrieben. Ausserhalb der Autobahn sind die Anlagen meist mit einer Rotlichtüberwachung kombiniert. Die Standorte der stationären Anlagen werden im Internet öffentlich publiziert. Auch sind die Anlagen gut sichtbar installiert, womit diesem Gerätetyp auch eine präventive Aufgabe zur Steigerung der Verkehrssicherheit zukommt.

<b>Fixe Anlagen</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
<b>Autobahnen A1 und A5</b>			
Gemessene Fahrzeuge	21'864'357	16'833'042	-5'031'315
Anzahl Übertretungen	42'728	30'256	-12'472
Anzahl Übertretungen in %	0.20	0.18	-0.02
<b>Fixe Anlagen innerorts</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
<b>Geschwindigkeit</b>			
Anlage Grenchen	3	8	+5
Anlagen Olten	2'249	2'303	+54
Anlagen Solothurn	2'834	3'541	+707
Übrige Anlagen	828	1'145	+317
<b>Fixe Anlagen innerorts</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Differenz</b>
<b>Rotlicht</b>			
Anlage Grenchen	462	1'197	+735
Anlagen Olten	3'416	3'046	-370
Anlagen Solothurn	1'153	959	-194
Übrige Anlagen	219	181	-38

Die fixen Anlagen auf den Autobahnen A1 und A5 waren jeweils wegen längeren Unterbrüchen nicht in Betrieb. Auf der A1 ist dies auf einen Schaden an der Messeinheit, gestützt auf einen Verkehrsunfall (Kollision mit Anlage), zurückzuführen und auf der A5 wurde die Anlage durch das ASTRA erneuert. Dies erklärt den deutlichen Rückgang der gemessenen Fahrzeuge und damit einhergehend auch der Übertretungen. Aufschlussreich ist die Tatsache, dass trotz dem zeitweiligen Stillstand der Anlagen, die Übertretungsquoten in etwa konstant geblieben und nicht angestiegen sind. Dies verdeutlicht auch den präventiven Aspekt dieser Anlagentypen für die Steigerung der Verkehrssicherheit.

Im Gegensatz zur Autobahn, ist insbesondere bei den fixen Anlagen im Innerortsbereich in Solothurn und Grenchen eine markante Zunahme zu verzeichnen. In Solothurn ist es primär die Anlage an der Bürenstrasse, welche nach einer durch Bauarbeiten bedingten längeren Ausschaltung wieder im regulären Betrieb war. In Grenchen wurde die Messeinheit der Anlage, im Zuge der Integration der ehemaligen Stadtpolizei Grenchen, fix bei der Lichtsignalanlage installiert und online ans Netzwerk angebunden. Dadurch ist ein Dauerbetrieb ohne Messunterbrüche aufgrund dem vorher polyvalenten Messregime möglich.

## 2.4 Veröffentlichung der Radarstandorte

Die Polizei Kanton Solothurn wurde per Regierungsratsbeschluss mit der Umsetzung des Pilotprojekts zur Veröffentlichung der Radarstandorte beauftragt. Seit Juli 2022 können somit die Standorte der stationären aber auch der semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen unter [so.ch/radar](https://www.so.ch/radar) eingesehen werden.

Das Interesse der Bevölkerung hat sich auf einem konstanten Niveau eingependelt. Nach der Aufschaltung im Juli 2022 gab es rund 40'000 Seitenansichten (Klicks) auf der entsprechenden Seite zu verzeichnen. Die Seitenansichten gingen anschliessend zurück und betrugen im Februar 2023 noch knapp 6000 und ein Jahr später im Februar 2024 noch rund 5700 Klicks. Eine markante Veränderung in Bezug auf die Übertretungsquoten konnte seit der Veröffentlichung nicht ausgemacht werden.

## 2.5 Spitzengeschwindigkeiten und Raser

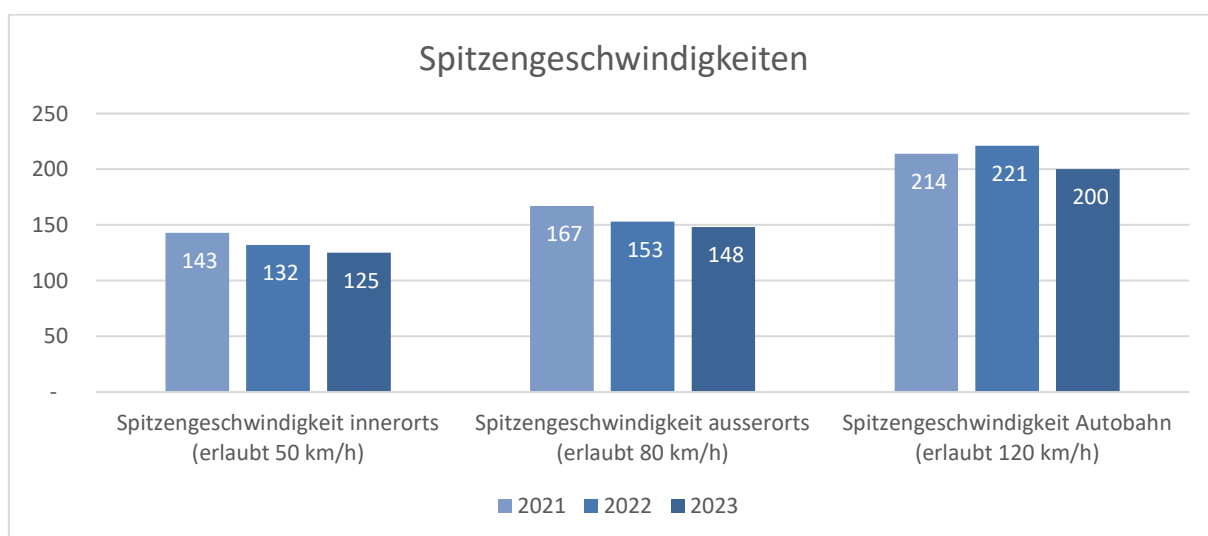
Raser schaffen durch ihr extremes verkehrsregelwidriges Verhalten das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern. Ein Raser nimmt in Kauf, durch seine Fahrweise sein eigenes Leben und das anderer aufs Spiel zu setzen. Neben rücksichtslosen und hochriskanten Überholmanövern, illegalen Rennen und weiteren krassen Verkehrsregelverletzungen, gilt als Raser, wer die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Geschwindigkeitsüberschreitungen nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Toleranz erreicht:

Geltende Höchstgeschwindigkeit maximal		Überschreitung mind.
30 km/h	(meist Quartierstrassen)	40 km/h
50 km/h	(meist im Innerortsbereich)	50 km/h
80 km/h	(meist im Ausserortsbereich)	60 km/h
>80 km/h	(Autobahnen und Autostrassen)	80 km/h

Im Jahr 2023 konnten analog der Vorjahresperiode wiederum 9 Geschwindigkeitswiderhandlungen festgestellt werden, welchen den Raser-Tatbestand erfüllen. Die geringe Fallhäufigkeit (in Bezug auf die Beurteilungsperiode von einem Jahr und auf das ganze Kantonsgebiet) lässt nur sehr bedingt zielgerichtete und effektive Raser-Kontrollen zu.

Raser	2021	2022	2023
Raser-Tatbestand erfüllt	7	9	9

Die folgende Übersicht zeigt die gemessenen Spitzengeschwindigkeiten aufgeteilt nach Ortslage. Die Grafik zeigt eine positive Entwicklung, sind doch die Werte in allen drei Bereichen auf einem Tiefstand.



### 3. Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen

Die Fahrfähigkeit umfasst die momentane körperliche und geistige Befähigung, ein Fahrzeug während der gesamten Fahrt sicher zu führen. Neben medizinischen oder weiteren Ursachen wie bspw. Übermüdung, kann die Fahrfähigkeit insbesondere durch die Konsumation von psychotropen Substanzen beeinträchtigt werden. Im Strassenverkehr stellen solche Stoffe ein hohes Risiko dar, denn sie können die Wahrnehmung, das Denken, Fühlen und das Handeln beeinflussen. Auf plötzlich auftretende, schwierige Verkehrssituationen kann in fahrunfähigem Zustand erwiesenermassen kaum adäquat reagiert werden. Die Fahrunfähigkeit ist grundsätzlich vorübergehender Natur.

Gegenüber dem Vorjahr ist im 2023 ein Rückgang der festgestellten Widerhandlungen in Bezug auf mangelnde Fahrfähigkeit von 9% bei Alkohol bzw. 3% bei Drogen und Medikamenten zu verzeichnen. Die Verdoppelung bei der Einzelbetrachtung, beim Fahren unter Medikamenteneinfluss, ist aus statistischer Optik mit Vorsicht zu geniessen. Denn bei Fahren unter Drogen und Medikamenteneinfluss liegt oftmals ein Mischkonsum vor, welcher je nach Ausprägung der einen oder anderen Kategorie zugeordnet wird.

#### 3.1 Alkohol

Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ)	2022	2023	Differenz	Differenz in %
0.05 – 0.24 mg/l <sup>1</sup>	30	16	-14	-46%
0.25 – 0.39 mg/l	160	144	-16	-10%
>0.40 mg/l	222	214	-8	-4%
<b>Total</b>	<b>412</b>	<b>374</b>	<b>-38</b>	<b>-9%</b>

<sup>1</sup>Der Bereich von 0.05 – 0.24 mg/l gilt als Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss und nicht als Fahren in angetrunkenem Zustand. Diesem Verbot untersteht eine eingeschränkte Gruppe von Fahrzeuglenkenden wie bspw. Inhaber des Führerausweises auf Probe, beim berufsmässigen Personentransport oder Begleitpersonen auf Lernfahrten. Dennoch wird diese Gruppe statistisch dem FiaZ zugeordnet.

#### 3.2 Drogen und Medikamente

Fahren unter Drogen und Medikamenteneinfluss	2022	2023	Differenz	Differenz in %
Fahren unter Drogen (FuD)	309	293	-16	-5%
Fahren unter Medikamenteneinfluss (FuM) <sup>2</sup>	6	13	+7	+116%
<b>Total</b>	<b>315</b>	<b>306</b>	<b>-9</b>	<b>-3%</b>

<sup>2</sup>Eine klare Unterscheidung nach Fahren unter Drogen und Fahren unter Medikamenteneinfluss ist kaum möglich, da in vielen Fällen Mischkonsum stattgefunden hat. Die Fälle von Mischkonsum werden in dieser Statistik alle unter FuD subsumiert. Demzufolge werden unter FuM ausschliesslich die reinen Medikamentenfälle ausgewiesen.



**Fahrfähigkeit**

# 680

Strafanzeigen wegen  
Fahren unter Einfluss von  
Alkohol, Drogen oder  
Medikamenten

**Vergleich zu 2022 ↘**

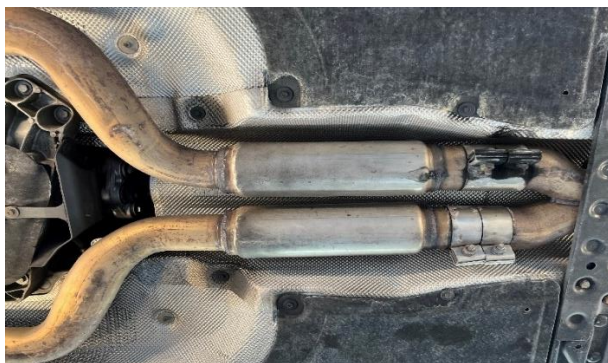
Obwohl in der Berichtsperiode weniger Fahrzeuglenkende mit Alkoholeinfluss bei der allgemeinen verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit festgestellt wurden, ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Alkohol um rund 18% gestiegen. Damit einhergehend ist auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden gestiegen (+38%). Die Verursachenden waren grossmehrheitlich Männer im Alter zwischen 25 und 64 Jahren. Es gilt demnach die zielgerichteten Kontrollen in diesem Bereich weiter hoch zu halten und wo ressourcentechnisch möglich noch zu verstärken.

## 4. Weitere Kontrollen im Strassenverkehr

### 4.1 Autoposer

Autoposer verursachen Lärm- und Umweltverschmutzung, gefährden die Verkehrssicherheit und können andere Verkehrsteilnehmer einschüchtern oder belästigen. Der beständige Drang nach Aufmerksamkeit und Auffallen mit ihren leistungsstarken oft abgeänderten Fahrzeugen aus dem Premiumsegment, ist bezeichnend für die Angehörigen der Posing-Szene. Diesem für breite Bevölkerungsschichten störenden Phänomen wird kantonsübergreifend mit gezielten Polizeikontrollen adäquat entgegengetreten. Die Strafanzeigen wegen Autoposing (Lärm, Abänderung, etc.) haben sich in etwa auf dem Vorjahresniveau eingependelt. Es wurden hingegen wieder mehr Fahrzeuge zur technischen Expertise bei der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn sichergestellt. Die Kontrollintensität wird im selben Rahmen weitergeführt.

Facts rund um das Auto-Posing	2021	2022	2023
Total Strafanzeigen gegen Autoposer	107	67	72
Sicherstellungen zuhanden der MFK des Kantons Solothurn	51	13	24



### 4.2 Allgemeine Kontrollen im Strassenverkehr

Eine deutliche Zunahme ist beim *Führen von Motorfahrzeugen ohne Führerausweis* ersichtlich. Dieser Umstand ist mitunter auf die Verwendung von E-Bike und E-Trottinette zurückzuführen, welche zunehmend von Personen (oftmals auch Schüler) ohne Führerausweis gelenkt werden, obwohl ein solcher je nach Fahrzeug und Alter vorgeschrieben ist. Dem gegenüber setzt die Rechtsentwicklung in anderen Bereichen insbesondere beim Tatbestandes *Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert* eine deutliche Zunahme der Dokumentationspflicht voraus, welche sich teilweise in der Praxis kaum umsetzen lässt, was die rückläufigen Zahlen in der nachfolgenden Tabelle erklärt.

Festgestellte Widerhandlungen	2021	2022	2023
-------------------------------	------	------	------

Mangelnder Abstand	42	29	33
Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert	740	503	255
Vereiste Scheiben 'Guckloch'	15	69	43
Eisplatten auf Fahrzeugdach	55	9	6
Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis	96	145	187
Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung	2'396	1'782	1'610
Nichttragen der Sicherheitsgurten	1'657	1'651	930
Unterlassen der Richtungsanzeige	158	103	91
Rollstopp	61	58	44
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	22	20	19
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Motorfahrzeug	38	16	25
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Fahrrad/Mofa	55	60	57

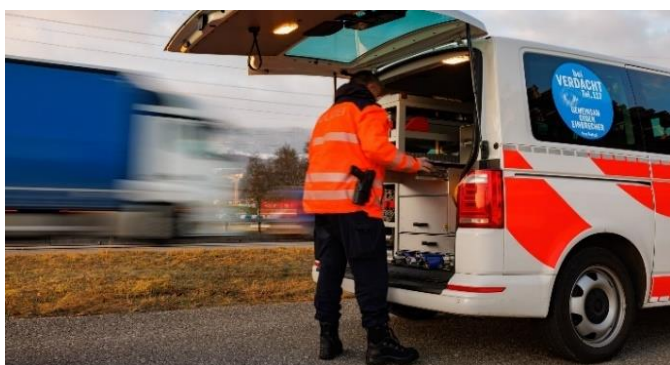
### 4.3 Kontrollen des Schwerverkehrs

<b>Strassenkontrollen</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Kontrollierte Fahrzeuge; schweizerische Immatriculation	3'253	2'973	3'235
Kontrollierte Fahrzeuge; ausländische Immatriculation	2'808	2'526	2'672
Kontrollierte Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern (ADR/SDR)	194	204	217
Kontrollierte Gesellschaftswagen (Car)	20	61	114
Stillgelegte Fahrzeuge; schweizerische Immatriculation	290	225	319
Stillgelegte Fahrzeuge; ausländische Immatriculation	175	132	169
Anzahl Strafanzeigen total	1'408	1'244	1'344
Anzahl Ordnungsbussen total	939	559	542

<b>Betriebskontrollen</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Kontrollierte Fahrzeuge ARV anl. Betriebskontrollen	517	442	586

Die Polizei Kanton Solothurn verpflichtet sich vertraglich mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), jährlich intensivierete Schwerverkehrskontrollen durchzuführen. Im vergangenen Jahr wurden **13'073** Stunden geleistet und dabei insgesamt 5'907 Fahrzeuge kontrolliert.



**Verkehrskontrollen**

# 5'907

kontrollierte Lastwagen,  
Lieferwagen und Cars

**Vergleich zu 2022 ↗**



#### 4.4 Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen

Tiertransportkontrollen	2021	2022	2023
Anzahl Grosskontrollen Tiertransportfahrzeuge	2	2	2
Kontrollierte Tiertransportfahrzeuge	156	113	151
Übertretungen im Bereich Tierschutz während Transport	16	13	16



Mit gezielten Tiertransportkontrollen soll sichergestellt werden, dass nicht nur die fahrzeuglenkenden Personen und die Fahrzeuge den Vorschriften entsprechen, sondern dass auch die spezifischen Vorschriften zum Wohle der Tiere eingehalten werden. Bei den Kontrollen wird überprüft, ob die Tiere angemessen versorgt sind, keine übermässigen Anzeichen von Stress zeigen und keine Verletzungen aufweisen. Weiter richten die speziell ausgebildeten Angehörigen der Polizei ihr Augenmerk auf die Bedingungen im Fahrzeug, ob diese auch den gesetzlichen Anforderungen der Tiere gerecht werden (Platzverhältnisse, Einstreu, Dichtheit, etc.). Widerhandlungen werden mittels Strafanzeige an die zuständige Staatsanwaltschaft rapportiert.

### 5. Verkehrspolizeiliche Prävention an Volks- und Berufsfachschulen

Zwischen Mitte Mai und Anfang Juli absolvierten die Kinder der vierten Klasse wiederum die Veloprüfungen. 2636 Schülerinnen und Schüler traten zur praktischen Prüfung an, wovon 40 nicht bestanden haben. Die Durchfallquote lag somit wie in den beiden Vorjahren bei weniger als 2 Prozent. In den Monaten Mai und Juni bzw. Oktober und November fand an diversen Oberstufenschulen erneut die Aktion «Lernen durch Erleben» statt. Insgesamt wurden damit rund 1870 Jugendliche aus 104 Schulklassen auf die Gefahren im Strassenverkehr aufmerksam gemacht. Mit einer neu entwickelten Theorielektion zum Thema fahrzeugähnliche Geräte (fäG) besuchte das Team der Verkehrsinstruktion im Spätherbst erstmals die Kinder der 2. Klasse. Nebst der Differenzierung zwischen fäG und E-Trendfahrzeugen werden die Kinder künftig auch bezüglich der empfohlenen Sicherheitsausrüstung und dem korrekten Verhalten beim Benützen der aus eigener Körperkraft betriebenen Geräte (z.B. Kickboards, Inline-Skates etc.) sensibilisiert. Kurz vor dem Jahresende wurde in Zusammenarbeit mit RoadCross Schweiz wiederum die Verkehrsunfall- bzw. Raserprävention an den kantonalen Berufsfachschulen durchgeführt. Es nahmen knapp 1700 Lernende (2. Lehrjahr) aus 115 Klassen an den insgesamt 34 Veranstaltungen teil.



# Elektro-Zweiräder – was gilt?



## Elektro-Trottinett

- 14 bis 16 Jahre nur mit Führerausweis Kategorie M/G
- ab 16 Jahren kein Führerausweis erforderlich
- max. 500 W Antriebsleistung
- Tagfahrlicht (Pflicht)
- Helm empfohlen



## E-Bike bis 25 km/h

- 14 bis 16 Jahre nur mit Führerausweis Kategorie M/G
- ab 16 Jahren kein Führerausweis erforderlich
- max. 500 W Antriebsleistung
- Tagfahrlicht (Pflicht)
- Helm empfohlen



## E-Bike bis 45 km/h

- ab 14 Jahre nur mit Führerausweis Kategorie M/G
- max. 1000 W Antriebsleistung
- Tagfahrlicht (Pflicht)
- Helm obligatorisch

### Weitere Informationen

polizei.so.ch (Prävention/Verkehr/E-bike-E-trottinett)  
oder scannen Sie den QR-Code



### Allgemein gilt für Elektro-Zweiräder aller Art:

Wer fährt, trinkt nicht! Es gilt derselbe Alkoholgrenzwert wie mit anderen (motorisierten) Fahrzeugen im Strassenverkehr.

Das Benützen von Radwegen/Radstreifen ist obligatorisch. Fehlen solche, muss auf der Fahrbahn am rechten Strassenrand gefahren werden. Fahren auf dem Trottoir ist verboten.

01/2024

## 6. Anhang

Auf den folgenden Seiten finden Sie die detaillierte Strassenverkehrsunfall-Statistik vom Bundesamt für Strassen (ASTRA).



## Übersicht: Berichte je Kategorie

Kategorie	Bericht Nr.	Thema
Übersicht	105	Unfallfolgen
	115	Strassenart und Ortslage
	120	Unfalltypgruppen
	125	Monat
	130	Wochentag
	135	Stunde
	140	Höchstgeschwindigkeit
	160	Verkehrsteilnahme
	170	Alter und Geschlecht
	180	Hauptursachen
Mensch	210	Kinder (< 15)
	220	Jugendliche (15-17)
	230	Junge Erwachsene (18-24)
	240	Senioren (65+)
	250	Alter von-bis
Verkehrsteilnahme	310	Fussgänger
	315	Fahrzeugähnliches Gerät (FäG)
	316	Elektro-Trottinett
	320	Fahrrad
	330	E-Bike
	340	Motorrad
	350	Personenwagen
	360	Personentransport (ohne ÖV)
	370	Öffentlicher Verkehr (ÖV)
	380	Sachentransport
Infrastruktur	410	Innerorts
	420	Ausserorts (ohne Autobahn, Autostrasse und AB-Nebenanlage)
	430	Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage
	440	Schulweg
	450	Fussgängerstreifen
	460	Baustelle
Hauptursache	510	Alkohol
	520	Geschwindigkeit



## Definitionen der Begriffe und Erklärungen

### Definitionen der Begriffe

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP, Anhänge 1 und 2, unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

### Gebrauchte Fahrzeugarten

Siehe Objektblatt des Unfallaufnahmeprotokolls (UAP) unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

Fahrzeugarten	UAP Code	FAZ	UAP Name
Fahrrad	2700		Fahrrad
E-Bike	2701		Langsames E-Bike
	2702		Schnelles E-Bike
Motorfahrrad	2703		Motorfahrrad (ohne E-Bike)
Motorrad	1160	060	Motorrad
	1161	061	Kleinmotorrad
Personenwagen	1101	001	Personenwagen
	1102	002	Schwerer Personenwagen
Personentransport (ohne ÖV)	1110	010	Leichter Motorwagen
	1111	011	Schwerer Motorwagen
	1120	020	Gesellschaftswagen
	1121	021	Kleinbus
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	1122	022	Gelenkbus
	1123	023	Trolleybus
	1124	024	Gelenktrolleybus
	2704		Linienbus
	2705		Tram
	2706		Bahn
Landwirtschaft	1143	043	Landw. Traktor
	1152	052	Landw. Arbeitskarren
	1181	081	Landw. Motorkarren
	1183	083	Landw. Motoreinachser
	1184	084	Landw. Kombinations-Fahrzeug
Sachentransport	1130	030	Lieferwagen
	1135	035	Lastwagen
	1136	036	Leichtes Sattelmotorfahrzeug
	1137	037	Schweres Sattelmotorfahrzeug
	1138	038	Sattelschlepper

### Gebrauchte Ursachen in den Berichten 510 und 520

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP, Anhang 2, unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

Name des Berichtes	Ursache-Code	Name der Ursache
Alkohol	1001	Einwirkung von Alkohol
Geschwindigkeit	2001	Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)
	2002	Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse (nass, vereist, Rollsplitt, Laub, usw.)



## Definitionen der Begriffe und Erklärungen

Name des Berichtes	Ursache-Code	Name der Ursache
Geschwindigkeit	2003	Nichtanpassen an die Verkehrsverhältnisse
	2004	Nichtanpassen an die Sichtverhältnisse (beeinflusst durch Witterung und Lichtverhältnisse)
	2005	Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit (Strasse)
	2006	Überschreiten der fahrzeugbedingten Höchstgeschwindigkeit
	2007	Verfolgungsfahrt, Rennen
	2099	Anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit

### Definition der Schwerverletzten

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

2015 wurde die Definition der Schwerverletzten geändert und zwei neue Kategorien gebildet («lebensbedrohlich Verletzte» und «erheblich Verletzte»). Mit dieser genaueren Definition lassen sich die Schwerverletzten klar und eindeutig kategorisieren.

### Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

Seit dem Jahr 2020 werden FäG rückwirkend bis zum Jahr 2011 als eigene Kategorie veröffentlicht. Bis zum Jahr 2017 wurden FäG der Kategorie Fussgänger zugeordnet, in den Jahren 2018 und 2019 der Fahrzeugart «Andere».

### Elektro-Trottinette

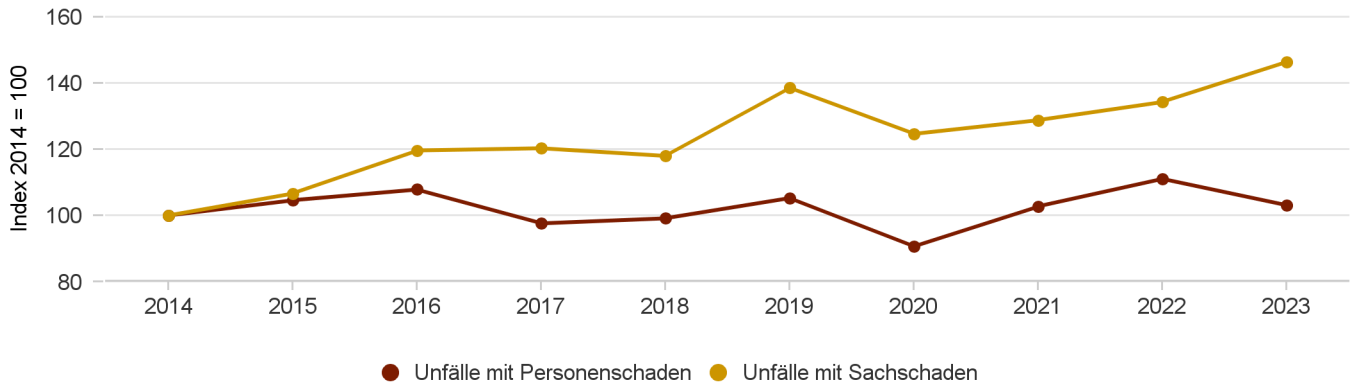
Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter [www.unfalldaten.ch](http://www.unfalldaten.ch) > Grundlagen > Unfallfassung

Elektro-Trottinette sind keine fahrzeugähnlichen Geräte (FäG) und werden je nach Fahrzeugmerkmalen den Kategorien «Motorfahrräder» oder «andere motorisierte Fahrzeuge» zugeordnet. Sie können erst seit 2019 durch die Polizei differenziert erfasst werden.



## Unfälle

nach Unfallfolgen

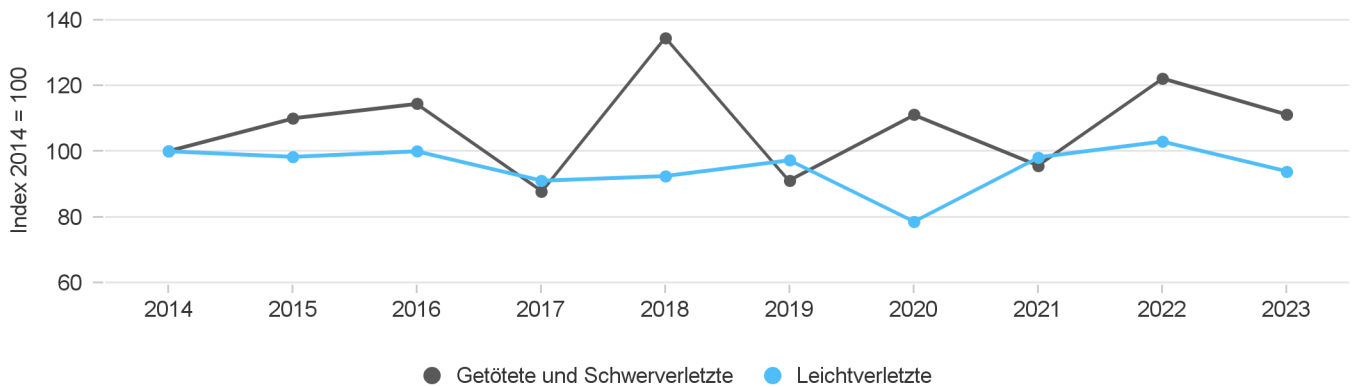


	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle</b>	1 187	1 254	1 351	1 295	1 290	1 450	1 280	1 376	1 458	<b>1 484</b>
Unfälle mit Sachschaden	601	641	719	723	709	833	749	774	807	<b>880</b>
Unfälle mit Personenschaden	586	613	632	572	581	617	531	602	651	<b>604</b>
Unfälle mit Getöteten	7	8	6	7	8	2	5	8	14	<b>3</b>
Unfälle mit Schwerverletzten	77	87	91	68	101	77	89	75	88	<b>91</b>
<i>mit lebensbedrohlich Verletzten <sup>1</sup></i>	N/A	5	6	6	7	8	5	4	2	<b>5</b>
<i>mit erheblich Verletzten <sup>1</sup></i>	N/A	82	85	62	94	69	84	71	86	<b>86</b>
Unfälle mit Leichtverletzten	502	518	535	497	472	538	437	519	549	<b>510</b>

N/A: nicht verfügbar

## Verunfallte

nach Unfallfolgen



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Verunfallte</b>	792	789	805	718	770	765	651	775	833	<b>759</b>
Getötete	7	8	6	7	9	2	5	9	14	<b>3</b>
Schwerverletzte	83	91	97	72	112	80	95	77	96	<b>97</b>
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup></i>	N/A	5	6	6	8	8	6	4	2	<b>5</b>
<i>davon erheblich Verletzte <sup>1</sup></i>	N/A	86	91	66	104	72	89	73	94	<b>92</b>
Leichtverletzte	702	690	702	639	649	683	551	689	723	<b>659</b>

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar





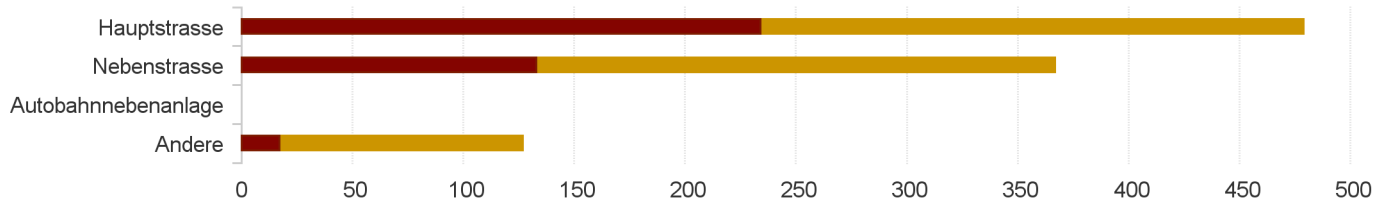
## Übersicht: Strassenart und Ortslage

SO; 2023

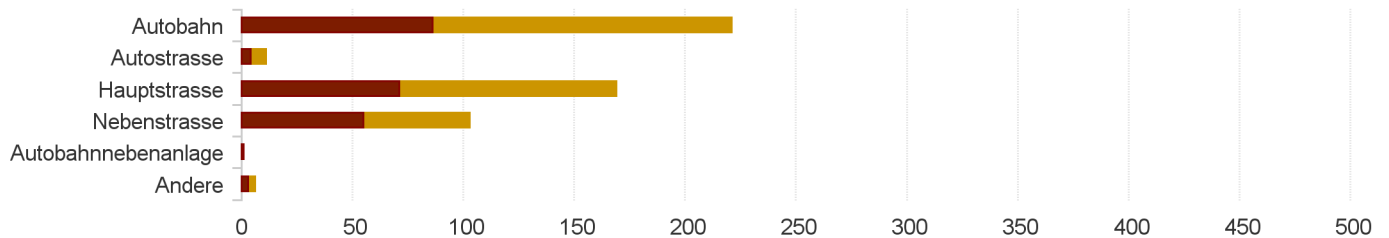
### Unfälle

nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage

#### Innerorts



#### Ausserorts



■ Unfälle mit Personenschaden ■ Unfälle mit Sachschaden

### Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
Autobahn	135	86	0	5	0	5	149
Autostrasse	7	4	0	0	0	0	5
Hauptstrasse	343	305	1	46	3	43	313
<i>davon innerorts</i>	245	234	0	28	2	26	246
<i>davon ausserorts</i>	98	71	1	18	1	17	67
Nebenstrasse	282	188	2	43	1	42	172
<i>davon innerorts</i>	234	133	0	25	1	24	125
<i>davon ausserorts</i>	48	55	2	18	0	18	47
Autobahnnebenanlage	0	1	0	0	0	0	1
Andere	113	20	0	3	1	2	19
<i>davon innerorts</i>	110	17	0	3	1	2	16
<i>davon ausserorts</i>	3	3	0	0	0	0	3

#### nach Unfallfolgen und Ortslage

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
Innerorts	589	384	0	56	4	52	387
Ausserorts	291	220	3	41	1	40	272

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

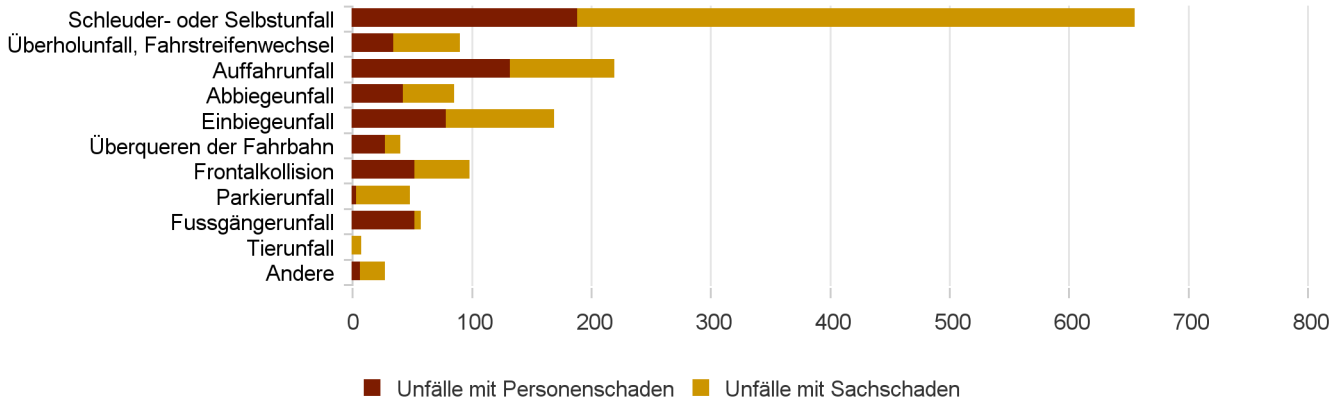


## Übersicht: Unfalltypengruppen

SO; 2023

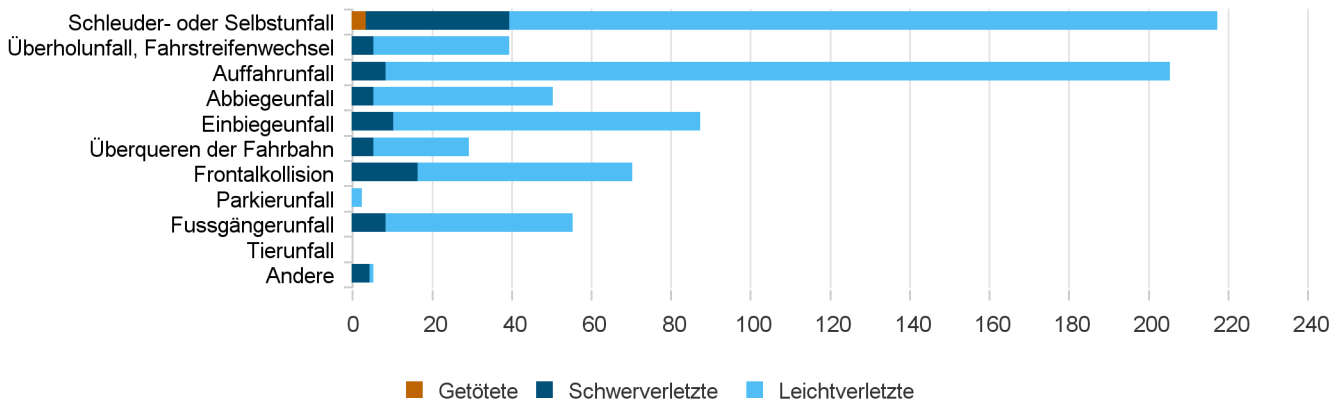
### Unfälle

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



### Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



### Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwerverletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leichtverletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
Schleuder- oder Selbstunfall	467	187	3	36	2	34	178
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	56	33	0	5	0	5	34
Auffahrunfall	87	131	0	8	0	8	197
Abbiegeunfall	43	41	0	5	0	5	45
Einbiegeunfall	91	77	0	10	1	9	77
Überqueren der Fahrbahn	13	26	0	5	0	5	24
Frontalkollision	46	51	0	16	0	16	54
Parkierunfall	45	2	0	0	0	0	2
Fussgängerunfall	5	51	0	8	2	6	47
Tierunfall	6	0	0	0	0	0	0
Andere	21	5	0	4	0	4	1

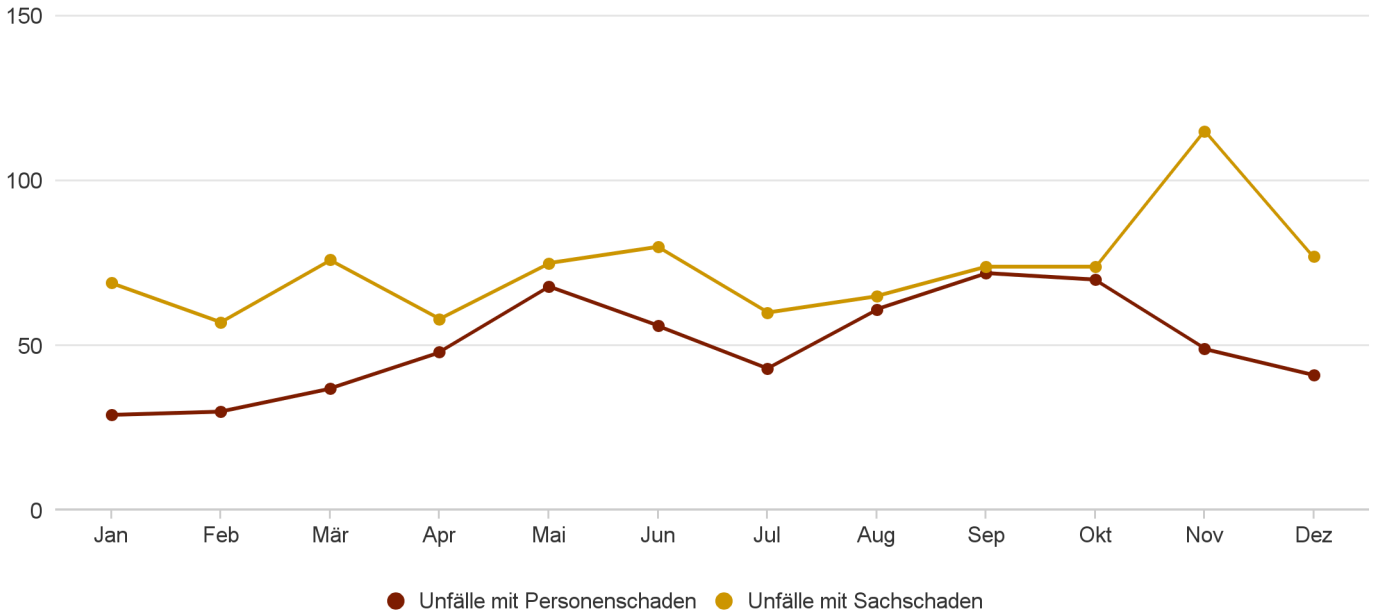
N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

nach Unfallfolgen und Monat



## Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Monat

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	davon				
			Getötete	Schwer-verletzte	lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
Januar	69	29	0	2	0	2	30
Februar	57	30	0	5	0	5	29
März	76	37	0	7	0	7	44
April	58	48	0	9	0	9	57
Mai	75	68	0	12	0	12	78
Juni	80	56	0	12	0	12	53
Juli	60	43	1	6	1	5	46
August	65	61	0	16	2	14	65
September	74	72	1	12	0	12	71
Oktober	74	70	1	9	1	8	87
November	115	49	0	5	1	4	53
Dezember	77	41	0	2	0	2	46

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

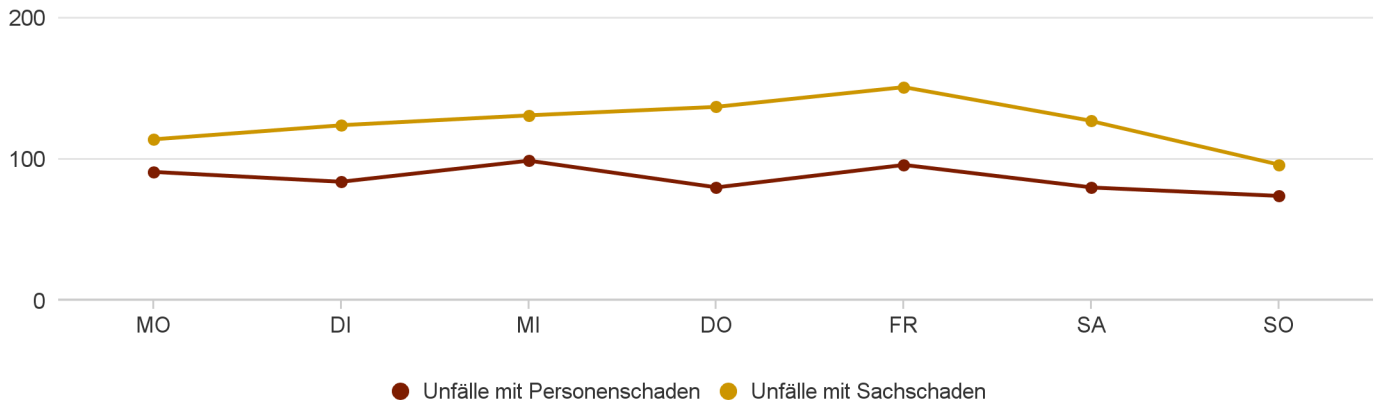


## Übersicht: Wochentag

SO; 2023

### Unfälle

nach Unfallfolgen und Wochentag



### Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Wochentag

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
Montag	114	91	0	12	0	12	95
Dienstag	124	84	1	11	0	11	84
Mittwoch	131	99	0	17	2	15	103
Donnerstag	137	80	0	8	0	8	83
Freitag	151	96	0	18	2	16	108
Samstag	127	80	0	10	0	10	103
Sonntag	96	74	2	21	1	20	83

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

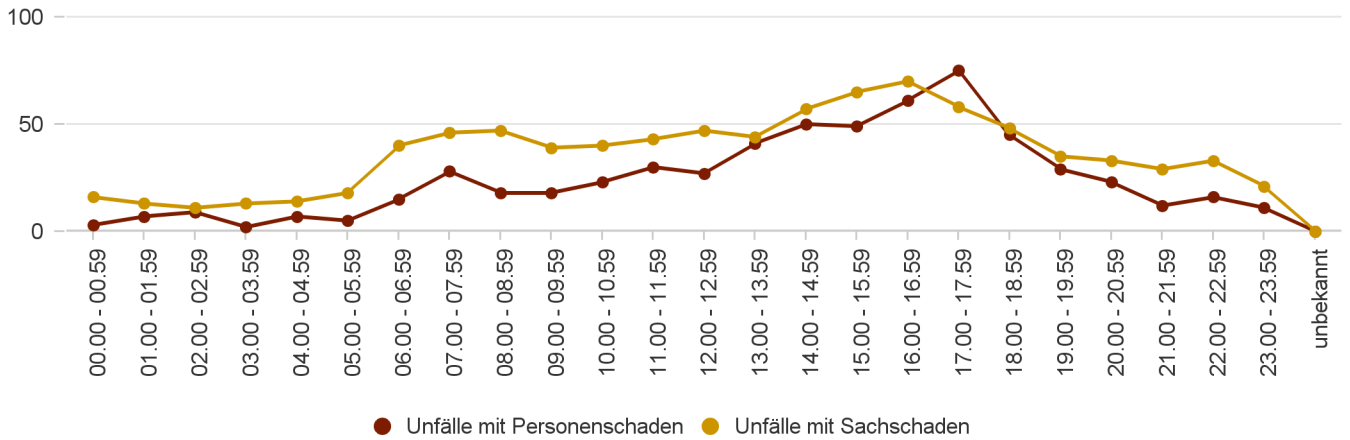


## Übersicht: Stunde

SO; 2023

### Unfälle

nach Unfallfolgen und Stunde



### Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Stunde

	davon						
	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	<b>880</b>	<b>604</b>	<b>3</b>	<b>97</b>	<b>5</b>	<b>92</b>	<b>659</b>
00.00 - 00.59	16	3	0	2	0	2	2
01.00 - 01.59	13	7	0	2	1	1	6
02.00 - 02.59	11	9	0	4	0	4	10
03.00 - 03.59	13	2	0	2	0	2	0
04.00 - 04.59	14	7	0	0	0	0	7
05.00 - 05.59	18	5	0	0	0	0	6
06.00 - 06.59	40	15	0	0	0	0	16
07.00 - 07.59	46	28	0	6	0	6	26
08.00 - 08.59	47	18	0	1	0	1	21
09.00 - 09.59	39	18	1	4	0	4	19
10.00 - 10.59	40	23	0	1	0	1	26
11.00 - 11.59	43	30	0	4	0	4	33
12.00 - 12.59	47	27	0	5	0	5	25
13.00 - 13.59	44	41	1	6	0	6	44
14.00 - 14.59	57	50	0	7	2	5	64
15.00 - 15.59	65	49	0	12	0	12	56
16.00 - 16.59	70	61	0	13	0	13	68
17.00 - 17.59	58	75	0	8	1	7	81
18.00 - 18.59	48	45	0	5	0	5	56
19.00 - 19.59	35	29	1	4	0	4	30
20.00 - 20.59	33	23	0	7	1	6	21
21.00 - 21.59	29	12	0	2	0	2	14
22.00 - 22.59	33	16	0	2	0	2	14
23.00 - 23.59	21	11	0	0	0	0	14
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

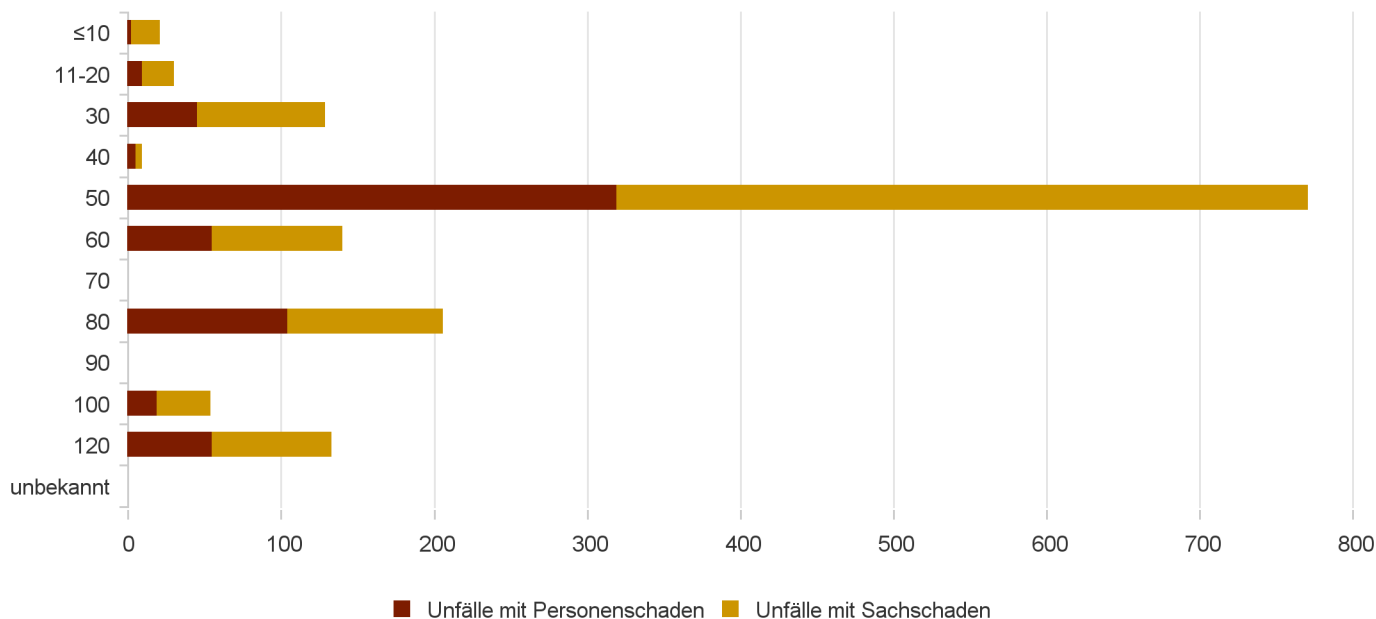
N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit



## Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht-verletzte
<b>Total</b>	880	604	3	97	5	92	659
≤10	19	1	0	0	0	0	1
11-20	21	8	0	0	0	0	9
30	84	44	0	5	0	5	43
40	4	4	0	0	0	0	7
50	452	318	1	47	4	43	319
60	85	54	0	12	0	12	56
70	0	0	0	0	0	0	0
80	102	103	2	29	1	28	107
90	0	0	0	0	0	0	0
100	35	18	0	2	0	2	29
120	78	54	0	2	0	2	88
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

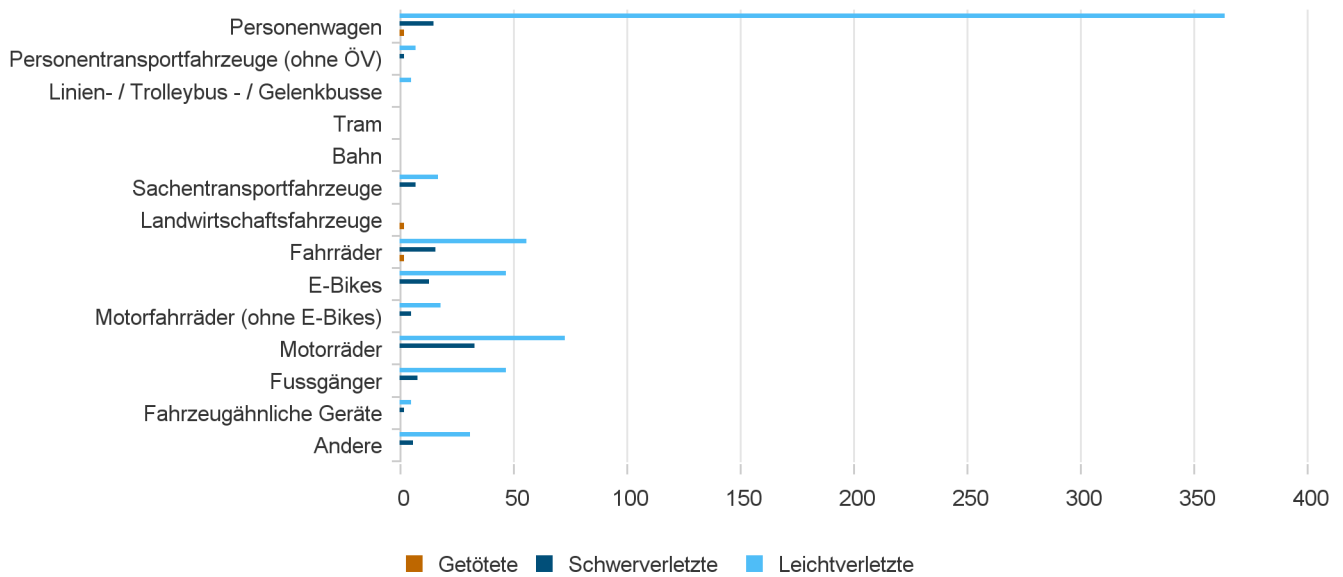
<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar





## Verunfallte

### nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme



### nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme

	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
			lebens- bedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht- verletzte
<b>Total Lenkende + Mitfahrende</b>	3	97	5	92	659
Personenwagen	1	14	2	12	363
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	1	0	1	6
Linien- / Trolleybus - / Gelenkbusse	0	0	0	0	4
Tram	0	0	0	0	0
Bahn	0	0	0	0	0
Sachtransportfahrzeuge	0	6	0	6	16
Landwirtschaftsfahrzeuge	1	0	0	0	0
Fahrräder	1	15	0	15	55
E-Bikes	0	12	1	11	46
<i>Langsame E-Bikes <sup>2</sup></i>	0	10	1	9	34
<i>Schnelle E-Bikes <sup>2</sup></i>	0	2	0	2	12
Motorfahrräder (ohne E-Bikes)	0	4	0	4	17
Motorräder	0	32	0	32	72
Fussgänger	0	7	2	5	46
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>3</sup>	0	1	0	1	4
Andere	0	5	0	5	30

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

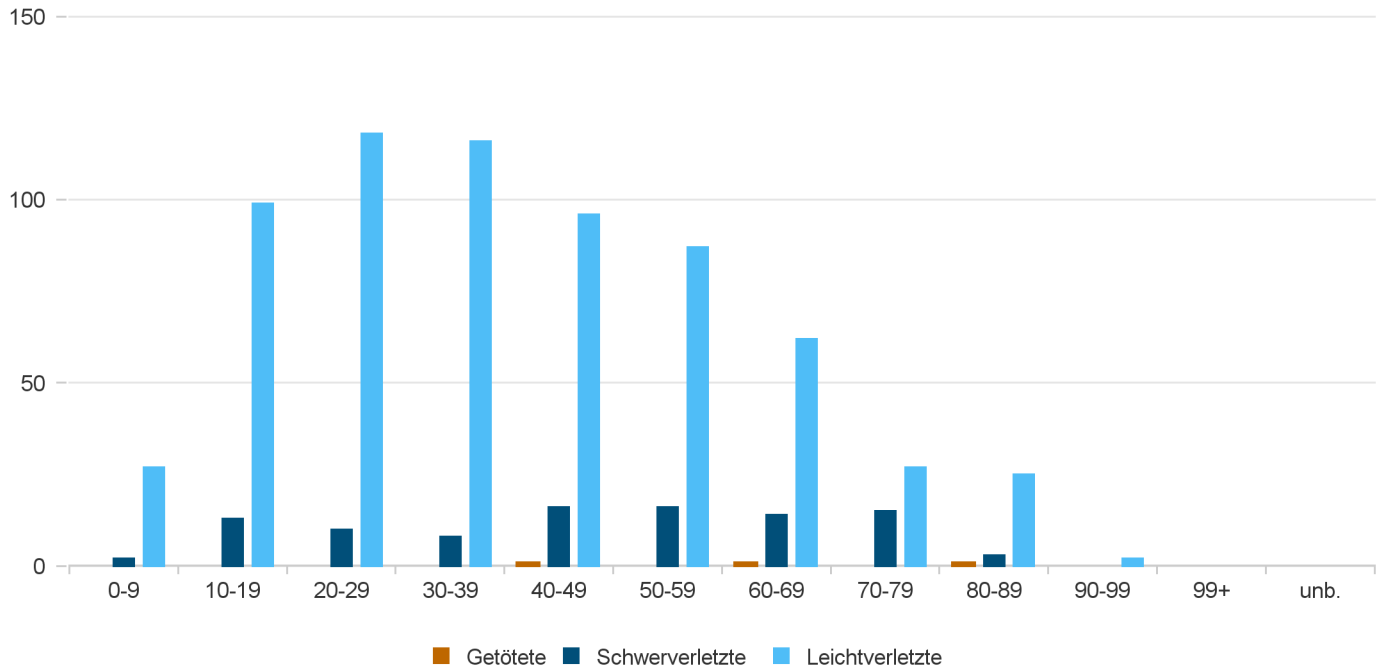
<sup>2</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar

<sup>3</sup> Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar



## Verunfallte

nach Unfallfolgen und Alter



nach Unfallfolgen und Alter

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		Leicht- verletzte
				lebens- bedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	
<b>Total</b>	759	3	97	5	92	659
0-9	29	0	2	1	1	27
10-19	112	0	13	1	12	99
20-29	128	0	10	0	10	118
30-39	124	0	8	1	7	116
40-49	113	1	16	0	16	96
50-59	103	0	16	0	16	87
60-69	77	1	14	0	14	62
70-79	42	0	15	2	13	27
80-89	29	1	3	0	3	25
90-99	2	0	0	0	0	2
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Übersicht: Alter und Geschlecht

SO; 2023

## nach Unfallfolgen, Alter und Geschlecht

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
				lebens- bedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht- verletzte
<b>Total männlich</b>	436	3	66	3	63	367
0-9	20	0	2	1	1	18
10-19	69	0	9	1	8	60
20-29	65	0	8	0	8	57
30-39	69	0	5	1	4	64
40-49	52	1	7	0	7	44
50-59	70	0	12	0	12	58
60-69	48	1	12	0	12	35
70-79	26	0	9	0	9	17
80-89	16	1	2	0	2	13
90-99	1	0	0	0	0	1
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
				lebens- bedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht- verletzte
<b>Total weiblich</b>	323	0	31	2	29	292
0-9	9	0	0	0	0	9
10-19	43	0	4	0	4	39
20-29	63	0	2	0	2	61
30-39	55	0	3	0	3	52
40-49	61	0	9	0	9	52
50-59	33	0	4	0	4	29
60-69	29	0	2	0	2	27
70-79	16	0	6	2	4	10
80-89	13	0	1	0	1	12
90-99	1	0	0	0	0	1
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

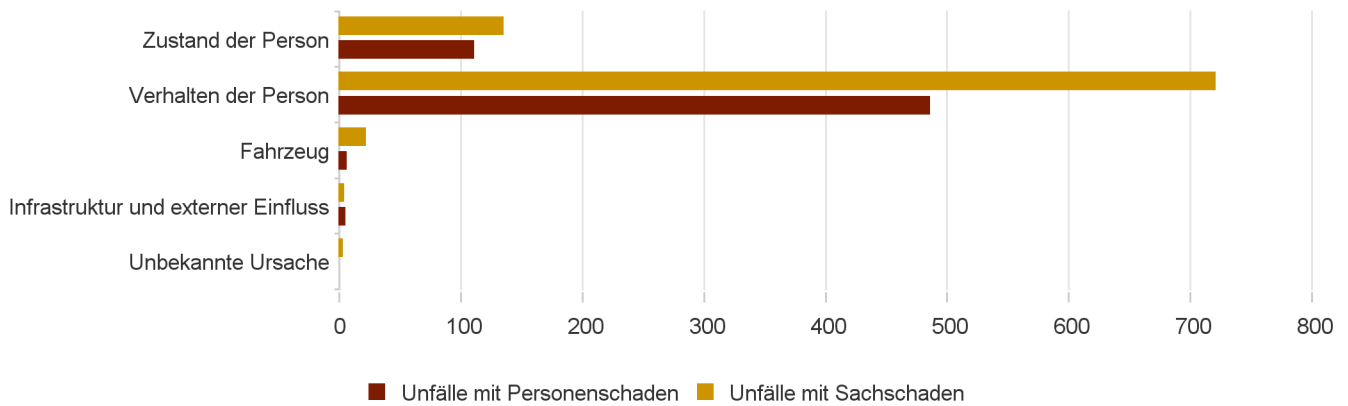
N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen <sup>1</sup>



nach Unfallfolgen, Gruppen und Untergruppen der Hauptursachen <sup>1</sup>

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden
<b>Total</b>	<b>880</b>	<b>604</b>
<b>Zustand der Person</b>	<b>134</b>	<b>110</b>
10 Zustand der Person	134	110
<b>Verhalten der Person</b>	<b>720</b>	<b>485</b>
20 Geschwindigkeit	76	57
21 Fahren	205	81
22 Überholen	12	8
23 Vortritt	115	135
24 Lichtsignale	13	4
25 Signalisation	11	4
26 Unaufmerksamkeit und Ablenkung	126	104
27 Bedienung des Fahrzeuges	160	73
28 Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers	2	9
29 Verhalten des Fussgängers / FäG-Lenkers	0	10
<b>Fahrzeug</b>	<b>21</b>	<b>5</b>
30 Zustand des Fahrzeuges	5	2
31 Unterhalt des Fahrzeuges	7	3
32 Ladung oder Mitfahrende des Fahrzeuges	9	0
<b>Infrastruktur und externer Einfluss</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
40 Zustand der Infrastruktur	0	1
41 Äusserer Einfluss	0	2
42 Einfluss durch Dritte	3	1
<b>Unbekannte Ursache</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
50 Unbekannte Ursache	2	0

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total verunfallte Kinder</b>	<b>48</b>	<b>39</b>	<b>64</b>	<b>57</b>	<b>58</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	3	8	3	4	5
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup></i>	0	2	0	0	1
<i>davon erheblich Verletzte <sup>1</sup></i>	3	6	3	4	4
Leichtverletzte	45	31	61	53	53
<b>nach Verkehrsteilnahme</b>					
Fussgänger	9	3	12	12	13
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	4	1	5	3	6
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>2</sup>	8	10	8	8	4
Fahrräder	9	12	14	20	10
<i>davon Lenker</i>	9	11	13	20	10
<i>davon mit Helm</i>	3	4	7	7	7
E-Bikes <sup>3</sup>	1	0	0	1	0
<i>davon Lenker</i>	1	0	0	1	0
<i>davon mit Helm</i>	1	0	0	0	0
Motorfahrräder	9	6	8	2	8
<i>davon Lenker</i>	9	6	8	2	7
<i>davon mit Helm</i>	9	6	4	1	7
Motorräder	1	0	3	0	2
<i>davon Lenker</i>	1	0	1	0	2
<i>davon mit Helm</i>	1	0	3	0	1
Personenwagen	11	5	18	12	18
<i>davon Lenker</i>	0	1	0	0	0
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	11	4	17	12	14
Personenverkehrsfahrzeuge (ohne ÖV)	0	2	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	1	1	0	0
Sachtransportfahrzeuge	0	0	0	0	0
Andere	0	0	0	2	3
<b>nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) <sup>4</sup></b>					
Hauptverursacher	14	13	20	20	19
Nicht Hauptverursacher	15	8	14	16	15

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>4</sup> Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total verunfallte Jugendliche</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>50</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	1	0
Schwerverletzte	4	3	8	4	7
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup></i>	0	0	0	0	1
<i>davon erheblich Verletzte <sup>1</sup></i>	4	3	8	4	6
Leichtverletzte	27	30	39	38	43
<b>nach Verkehrsteilnahme</b>					
Fussgänger	4	2	5	3	5
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	3	1	4	2	2
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>2</sup>	0	1	0	0	0
Fahrräder	2	0	8	6	2
<i>davon Lenker</i>	2	0	8	6	2
<i>davon mit Helm</i>	0	0	1	3	1
E-Bikes <sup>3</sup>	3	2	6	3	2
<i>davon Lenker</i>	3	2	6	3	2
<i>davon mit Helm</i>	1	1	4	0	1
Motorfahrräder	8	11	3	5	4
<i>davon Lenker</i>	7	11	3	5	4
<i>davon mit Helm</i>	6	8	3	4	3
Motorräder	8	13	17	20	20
<i>davon Lenker</i>	8	11	17	19	19
<i>davon mit Helm</i>	8	11	17	20	20
Personenwagen	5	3	6	5	11
<i>davon Lenker</i>	0	0	0	0	2
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	5	3	5	5	8
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	1	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	0	0
Sachentransportfahrzeuge	0	0	0	0	0
Andere	1	0	2	1	6
<b>nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) <sup>4</sup></b>					
Hauptverursacher	8	12	16	24	26
Nicht Hauptverursacher	16	14	25	13	14

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>4</sup> Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total verunfallte junge Erwachsene</b>	<b>110</b>	<b>101</b>	<b>125</b>	<b>105</b>	<b>99</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	1	0	0
Schwerverletzte	5	16	8	11	9
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte</i> <sup>1</sup>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte</i> <sup>1</sup>	5	16	8	11	9
Leichtverletzte	105	85	116	94	90
<b>nach Verkehrsteilnahme</b>					
Fussgänger	9	4	2	4	5
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	5	2	0	2	3
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>2</sup>	0	0	0	1	0
Fahrräder	10	8	5	4	7
<i>davon Lenker</i>	10	8	5	4	7
<i>davon mit Helm</i>	2	1	0	1	5
E-Bikes <sup>3</sup>	3	5	5	3	5
<i>davon Lenker</i>	3	4	5	3	5
<i>davon mit Helm</i>	1	0	2	1	1
Motorfahrräder	2	2	1	3	2
<i>davon Lenker</i>	2	2	1	3	2
<i>davon mit Helm</i>	2	2	0	2	2
Motorräder	10	19	21	16	19
<i>davon Lenker</i>	10	19	19	16	18
<i>davon mit Helm</i>	9	19	21	16	18
Personenwagen	73	56	86	68	55
<i>davon Lenker</i>	53	38	62	52	38
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	69	53	80	64	55
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	0	0	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	0	0
Sachtransportfahrzeuge	2	6	4	4	3
Andere	1	1	1	2	3
<b>nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger)<sup>4</sup></b>					
Hauptverursacher	47	52	63	53	50
Nicht Hauptverursacher	43	28	34	34	29

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für F&G sind erst ab 2011 verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>4</sup> Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar





## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total verunfallte Senioren</b>	<b>105</b>	<b>91</b>	<b>82</b>	<b>123</b>	<b>108</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	2	3	1	5	2
Schwerverletzte	18	18	16	27	23
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte</i> <sup>1</sup>	3	2	0	1	2
<i>davon erheblich Verletzte</i> <sup>1</sup>	15	16	16	26	21
Leichtverletzte	85	70	65	91	83
<b>nach Verkehrsteilnahme</b>					
Fussgänger	20	12	12	13	7
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	6	2	4	5	2
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>2</sup>	0	0	1	1	0
Fahrräder	5	11	7	18	13
<i>davon Lenker</i>	5	11	7	18	13
<i>davon mit Helm</i>	2	5	2	11	5
E-Bikes <sup>3</sup>	11	13	7	16	14
<i>davon Lenker</i>	11	13	7	16	14
<i>davon mit Helm</i>	7	11	2	9	7
Motorfahrräder	5	4	1	1	2
<i>davon Lenker</i>	5	4	1	1	2
<i>davon mit Helm</i>	3	2	1	1	2
Motorräder	11	9	6	7	10
<i>davon Lenker</i>	10	9	6	6	10
<i>davon mit Helm</i>	10	8	6	7	10
Personenwagen	50	39	46	64	51
<i>davon Lenker</i>	32	25	33	48	35
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	49	38	44	60	50
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	0	1	0	0	3
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	1	0	1	0	3
Sachtransportfahrzeuge	1	0	1	1	2
Andere	1	2	0	2	3
<b>nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger)<sup>4</sup></b>					
Hauptverursacher	42	33	26	52	51
Nicht Hauptverursacher	43	44	41	53	34

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für F&G sind erst ab 2011 verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>4</sup> Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total verunfallte Personen</b>	<b>471</b>	<b>387</b>	<b>457</b>	<b>505</b>	<b>444</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	2	7	8	1
Schwerverletzte	50	50	42	50	53
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>1</sup></i>	5	2	4	1	1
<i>davon erheblich Verletzte <sup>1</sup></i>	45	48	38	49	52
Leichtverletzte	421	335	408	447	390
<b>nach Verkehrsteilnahme</b>					
Fussgänger	31	17	17	27	23
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	12	7	5	8	7
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>2</sup>	0	0	1	0	1
Fahrräder	59	49	39	42	39
<i>davon Lenker</i>	58	49	39	42	39
<i>davon mit Helm</i>	25	31	17	19	17
E-Bikes <sup>3</sup>	25	27	21	37	37
<i>davon Lenker</i>	25	27	21	37	37
<i>davon mit Helm</i>	18	14	14	24	17
Motorfahrräder	5	7	4	4	5
<i>davon Lenker</i>	5	7	4	4	5
<i>davon mit Helm</i>	5	7	3	3	5
Motorräder	60	59	78	55	53
<i>davon Lenker</i>	58	57	73	48	51
<i>davon mit Helm</i>	58	58	78	54	50
Personenwagen	268	204	265	285	243
<i>davon Lenker</i>	207	164	215	232	189
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	257	197	253	279	228
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	0	0	2	6	4
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5	0	5	2	1
Sachtransportfahrzeuge	13	19	16	29	17
Andere	5	5	9	18	21
<b>nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) <sup>4</sup></b>					
Hauptverursacher	157	158	174	181	179
Nicht Hauptverursacher	244	184	220	251	202

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>4</sup> Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Fussgänger</b>	80	47	58	65	60
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	6	5	8	7	8
mit Personenschaden	74	42	50	58	52
<i>davon mit Fussgängern als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	11	5	14	14	9

## Unfälle mit Personenschaden

### mit Fussgänger als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	8	3	12	10	8
Hindernis auf der Fahrbahn	0	0	0	0	1
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Fussgängerunfall	11	4	14	14	8
Schleuder- oder Selbstunfall	0	0	0	0	1
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	3	0	7	6	5
15-17	1	1	0	2	0
18-24	2	0	1	0	0
25-44	3	2	3	2	2
45-64	2	1	1	2	0
65+	0	0	1	2	2
unbekannt	0	1	1	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Fussgänger</b>	73	38	48	59	53
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	2	0
Schwerverletzte	12	11	13	11	7
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	3	1	1	1	2
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	9	10	12	10	5
Leichtverletzte	61	27	35	46	46

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem FäG <sup>1</sup></b>	9	11	11	11	5
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	0	1	1	0	0
mit Personenschaden	9	10	10	11	5
<i>davon mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1 2</sup></i>	5	5	5	4	5

## Unfälle mit Personenschaden

mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1 2</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Anderer Bedienungsfehler	0	0	0	0	2
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	2	3	2	1	2
Anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit Vortritt	0	0	0	0	1
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Fussgängerunfall	3	4	4	2	4
Schleuder- oder Selbstunfall	0	1	1	0	1
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	5	4	4	3	4
15-17	0	1	0	0	0
18-24	0	0	0	1	0
25-44	0	0	0	0	1
45-64	0	0	0	0	0
65+	0	0	1	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von FäG <sup>1</sup></b>	8	11	10	10	5
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	1	2	0	1	1
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>3</sup></i>	0	1	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>3</sup></i>	1	1	0	1	1
Leichtverletzte	7	9	10	9	4
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	8	8	7	7	3
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	0	3	3	3	2
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar<sup>2</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Elektro-Trottinett <sup>1</sup></b>	1	7	14	19	29
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	1	2	2	2	3
mit Personenschaden	0	5	12	17	26
<i>davon mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1 2</sup></i>	0	2	9	13	20

## Unfälle mit Personenschaden

mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1 2</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Einwirkung von Alkohol	0	0	4	3	6
Unerlaubtes Befahren eines Trottoirs / Fussweges (längs)	0	0	0	2	4
Anderer Bedienungsfehler	0	0	1	1	3
Momentane Unaufmerksamkeit	0	0	0	0	2
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	0	1	1
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	0	0	5	8	6
Einbiegeunfall	0	1	1	0	5
Überqueren der Fahrbahn	0	1	1	3	3
Abbiegeunfall	0	0	0	0	2
Frontalkollision	0	0	0	2	2
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	3	1	2
15-17	0	1	0	2	5
18-24	0	1	0	1	2
25-44	0	0	5	5	7
45-64	0	0	1	2	4
65+	0	0	0	2	0
unbekannt	0	0	0	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Elektro-Trottinetten <sup>1</sup></b>	0	5	12	18	26
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	1	0
Schwerverletzte	0	0	2	3	3
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>3</sup></i>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>3</sup></i>	0	0	2	3	3
Leichtverletzte	0	5	10	14	23
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	0	4	12	17	24
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	0	1	0	1	1
unbekannt	0	0	0	0	1

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für Elektro-Trottinette sind erst ab 2019 verfügbar

<sup>2</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar

<sup>3</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Fahrrad</b>	97	84	86	93	76
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	11	3	10	6	5
mit Personenschaden	86	81	76	87	71
<i>davon mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	42	38	35	43	35

## Unfälle mit Personenschaden

mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Einwirkung von Alkohol	11	7	12	7	11
Anderer Bedienungsfehler	0	5	1	6	4
Anderes Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahrradfahrers	17	12	10	7	3
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	2	2	1	2
Keine, zu späte oder unrichtige Zeichengabe	0	0	0	0	2
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	14	12	13	17	15
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	3	2	3	0	6
Frontalkollision	4	7	4	4	5
Einbiegeunfall	9	4	6	3	3
Überqueren der Fahrbahn	6	5	4	9	3
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	7	11	6	11	6
15-17	1	0	3	4	2
18-24	6	5	3	3	2
25-44	12	12	12	5	7
45-64	10	6	5	9	10
65+	4	4	3	10	7
unbekannt	2	0	3	1	1

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Fahrrädern</b>	85	80	73	90	71
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	1	0	1	1	1
Schwerverletzte	16	16	15	19	15
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	3	1	0	1	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	13	15	15	18	15
Leichtverletzte	68	64	57	70	55
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	53	37	45	49	36
Sicherheitsgurt	0	0	1	0	0
Helm	32	41	27	41	35
unbekannt	0	2	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem E-Bike <sup>1</sup></b>	46	49	43	65	<b>64</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	1	3	4	3	<b>4</b>
mit Personenschaden	45	46	39	62	<b>60</b>
<i>davon mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>2</sup></i>	15	19	20	33	<b>36</b>

## Unfälle mit Personenschaden

mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1 2</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Einwirkung von Alkohol	4	4	8	12	<b>22</b>
Anderer Bedienungsfehler	2	0	0	2	<b>4</b>
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	0	1	<b>3</b>
Momentane Unaufmerksamkeit	1	2	0	1	<b>3</b>
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	<b>1</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	5	7	8	17	<b>23</b>
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	3	2	0	<b>3</b>
Überqueren der Fahrbahn	2	2	0	4	<b>3</b>
Frontalkollision	1	2	2	4	<b>3</b>
Einbiegeunfall	2	2	2	3	<b>2</b>
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>2</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	1	0	1	<b>0</b>
15-17	2	0	2	3	<b>1</b>
18-24	0	3	4	1	<b>2</b>
25-44	5	6	4	11	<b>9</b>
45-64	4	5	9	6	<b>15</b>
65+	4	4	0	11	<b>8</b>
unbekannt	0	0	1	0	<b>1</b>

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von E-Bikes <sup>1</sup></b>	43	47	39	60	<b>58</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	4	<b>0</b>
Schwerverletzte	9	11	5	9	<b>12</b>
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>3</sup></i>	1	0	0	0	<b>1</b>
<i>davon erheblich Verletzte <sup>3</sup></i>	8	11	5	9	<b>11</b>
Leichtverletzte	34	36	34	47	<b>46</b>
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	15	21	17	24	<b>32</b>
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	<b>0</b>
Helm	28	26	22	34	<b>26</b>
unbekannt	0	0	0	2	<b>0</b>

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar<sup>2</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>3</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar





## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Motorrad</b>	110	105	121	109	114
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	15	6	5	16	15
mit Personenschaden	95	99	116	93	99
<i>davon mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	48	62	65	55	69

## Unfälle mit Personenschaden

### mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	6	9	7	10	22
Anderer Bedienungsfehler	18	26	28	15	19
Momentane Unaufmerksamkeit	8	9	8	9	8
Zu nahes Aufschliessen	3	1	7	2	5
Einwirkung von Alkohol	4	6	1	4	2
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	30	39	37	31	44
Auffahrunfall	8	10	14	9	11
Frontalkollision	1	2	2	2	7
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	1	0	2	3	3
Einbiegeunfall	0	4	2	0	2
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	1	0	1	0	2
15-17	3	6	9	12	14
18-24	8	12	11	11	15
25-44	11	20	17	12	12
45-64	17	17	24	16	20
65+	7	6	2	4	6
unbekannt	1	1	1	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Motorrädern</b>	90	100	125	98	104
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	1	2	1	0
Schwerverletzte	27	29	23	18	32
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	0	2	0	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	27	29	21	18	32
Leichtverletzte	63	70	100	79	72
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	4	4	0	1	5
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	86	96	125	97	99
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Personenwagen</b>	1 226	1 052	1 142	1 192	1 208
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	733	648	675	688	770
mit Personenschaden	493	404	467	504	438
<i>davon mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	413	330	390	405	341

## Unfälle mit Personenschaden

mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Momentane Unaufmerksamkeit	73	52	64	67	56
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	68	64	51	60	43
Anderer Bedienungsfehler	36	22	18	33	31
Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	25	29	38	35	29
Einwirkung von Alkohol	24	17	21	25	26
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Auffahrunfall	127	75	102	111	95
Schleuder- oder Selbstunfall	73	69	85	86	77
Einbiegeunfall	77	82	78	66	56
Abbiegeunfall	43	40	52	44	31
Frontalkollision	19	13	20	20	28
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	1	0	0	0
15-17	0	0	0	1	2
18-24	69	60	76	71	58
25-44	139	116	153	149	116
45-64	107	88	88	100	82
65+	83	52	58	71	70
unbekannt	15	13	15	13	13

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Personenwagen</b>	407	307	421	434	378
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	4	6	4	1
Schwerverletzte	11	17	15	29	14
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	3	0	0	2
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	11	14	15	29	12
Leichtverletzte	396	286	400	401	363
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	12	12	17	11	19
Sicherheitsgurt	391	295	399	420	355
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	4	0	5	3	4

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Personentransportfahrzeugen</b>	12	15	7	15	18
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	11	12	5	7	11
mit Personenschaden	1	3	2	8	7
<i>davon mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	1	1	2	4	4

## Unfälle mit Personenschaden

### mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	0	0	1
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	0	0	0	0	1
Momentane Unaufmerksamkeit	0	0	1	3	1
Ablenkung durch Bedienung technischer Geräte im Fahrzeug (Radio, Navigationssystem, Heizung, usw.)	0	0	0	0	1
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Auffahrunfall	0	0	0	2	2
Einbiegeunfall	1	0	0	0	1
Frontalkollision	0	0	0	1	1
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	0	0	0	0
25-44	0	0	1	1	0
45-64	1	1	1	3	3
65+	0	0	0	0	1
unbekannt	0	0	0	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Personentransportfahrzeugen</b>	0	4	2	6	7
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	0	0	1
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	0	0	0	1
Leichtverletzte	0	4	2	6	6
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	0	0	0	1	4
Sicherheitsgurt	0	1	2	5	3
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	3	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem ÖV-Fahrzeug nach Unfallfolgen</b>	21	13	27	10	14
mit Sachschaden	12	6	17	7	8
mit Personenschaden	9	7	10	3	6
<i>davon mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	1	0	0	0	1

## Unfälle mit Personenschaden

mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Ungenügend gesichertes Fahrzeug beim Parkieren	0	0	0	0	1
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	0	0	0	0	1
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	0	0	0	0
25-44	0	0	0	0	0
45-64	1	0	0	0	1
65+	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von ÖV-Fahrzeugen nach Unfallfolgen</b>	6	1	7	2	4
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	0	0	0
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	0	0	0	0	0
Leichtverletzte	6	1	7	2	4
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	5	1	6	2	4
Sicherheitsgurt	1	0	1	0	0
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit mindestens einem Sachtransportfahrzeug</b>	239	218	229	275	<b>237</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	164	145	157	180	<b>166</b>
mit Personenschaden	75	73	72	95	<b>71</b>
<i>davon mit Sachtransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup></i>	51	44	49	61	<b>51</b>

## Unfälle mit Personenschaden

mit Sachtransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher <sup>1</sup>

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Momentane Unaufmerksamkeit	19	9	8	12	<b>14</b>
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	2	8	5	4	<b>5</b>
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	1	4	3	5	<b>4</b>
Zu nahes Aufschliessen	2	5	5	6	<b>4</b>
Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	4	2	3	1	<b>4</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Auffahrunfall	21	18	19	27	<b>20</b>
Schleuder- oder Selbstunfall	7	4	5	10	<b>7</b>
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	3	4	5	6	<b>6</b>
Abbiegeunfall	7	4	3	2	<b>5</b>
Einbiegeunfall	5	9	11	5	<b>4</b>
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	0	0	<b>0</b>
15-17	0	0	0	0	<b>0</b>
18-24	11	6	5	10	<b>4</b>
25-44	16	22	24	28	<b>21</b>
45-64	22	14	17	21	<b>24</b>
65+	2	0	3	1	<b>2</b>
unbekannt	0	2	0	1	<b>0</b>

## Verunfallte

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Lenkende und Mitfahrende von Sachtransportfahrzeugen</b>	16	25	21	34	<b>22</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
Getötete	0	0	0	1	<b>0</b>
Schwerverletzte	2	0	2	3	<b>6</b>
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte <sup>2</sup></i>	1	0	1	0	<b>0</b>
<i>davon erheblich Verletzte <sup>2</sup></i>	1	0	1	3	<b>6</b>
Leichtverletzte	14	25	19	30	<b>16</b>
<b>nach Schutzsystem</b>					
kein	2	5	2	2	<b>3</b>
Sicherheitsgurt	14	20	19	32	<b>19</b>
Helm	0	0	0	0	<b>0</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

N/A: nicht verfügbar

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar

<sup>2</sup> Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle Innerorts</b>	954	875	920	947	<b>973</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	542	508	543	538	<b>589</b>
mit Personenschaden	412	367	377	409	<b>384</b>

## Unfälle mit Personenschaden

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Momentane Unaufmerksamkeit	68	47	45	60	<b>58</b>
Einwirkung von Alkohol	31	32	34	34	<b>52</b>
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	62	72	52	58	<b>48</b>
Anderer Bedienungsfehler	35	32	31	27	<b>39</b>
Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	23	24	35	30	<b>27</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	72	74	82	87	<b>97</b>
Einbiegeunfall	90	97	88	67	<b>68</b>
Auffahrunfall	70	57	45	71	<b>59</b>
Fussgängerunfall	71	43	54	55	<b>49</b>
Abbiegeunfall	49	40	48	45	<b>35</b>
<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	68	59	56	66	<b>36</b>
09:00 - 14:59	137	131	143	138	<b>123</b>
15:00 - 17:59	116	97	104	95	<b>116</b>
18:00 - 20:59	57	39	37	64	<b>64</b>
21:00 - 05:59	34	41	37	46	<b>45</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

**Infrastruktur: Ausserorts (ohne Autobahn,  
Autostrasse und AB-Nebenanlage)**

SO; 2019 - 2023

**Unfälle**

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle Ausserorts ohne Autobahn, Autostrasse und AB-Nebenanlage</b>	264	241	244	289	<b>278</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	153	129	115	137	<b>149</b>
mit Personenschaden	111	112	129	152	<b>129</b>

**Unfälle mit Personenschaden**

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	16	22	23	25	<b>23</b>
Einwirkung von Alkohol	11	6	9	17	<b>20</b>
Anderer Bedienungsfehler	16	25	14	18	<b>17</b>
Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse (nass, vereist, Rollsplitt, Laub, usw.)	6	5	11	10	<b>9</b>
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsf:	5	4	3	5	<b>8</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	54	61	62	74	<b>74</b>
Frontalkollision	12	10	12	19	<b>23</b>
Einbiegeunfall	11	9	13	14	<b>8</b>
Auffahrunfall	12	14	19	19	<b>7</b>
Abbiegeunfall	11	13	12	11	<b>6</b>
<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	21	16	15	27	<b>14</b>
09:00 - 14:59	34	35	30	38	<b>32</b>
15:00 - 17:59	39	37	42	42	<b>39</b>
18:00 - 20:59	4	14	22	13	<b>21</b>
21:00 - 05:59	13	10	20	32	<b>23</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



**Infrastruktur: Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage**

SO; 2019 - 2023

**Unfälle**

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage</b>	232	164	212	222	<b>233</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	138	112	116	132	<b>142</b>
mit Personenschaden	94	52	96	90	<b>91</b>

**Unfälle mit Personenschaden**

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Momentane Unaufmerksamkeit	28	16	29	21	<b>24</b>
Zu nahes Aufschliessen	31	13	25	21	<b>18</b>
Anderer Bedienungsfehler	14	4	9	16	<b>14</b>
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	3	7	5	10	<b>8</b>
Einwirkung von Betäubungsmittel	0	0	2	1	<b>3</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Auffahrunfall	78	35	74	64	<b>65</b>
Schleuder- oder Selbstunfall	11	8	16	15	<b>16</b>
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	2	9	5	9	<b>8</b>
Einbiegeunfall	0	0	0	0	<b>1</b>
Fussgängerunfall	0	0	1	1	<b>1</b>
<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	14	7	8	17	<b>11</b>
09:00 - 14:59	33	15	38	32	<b>34</b>
15:00 - 17:59	30	21	29	19	<b>30</b>
18:00 - 20:59	10	6	10	14	<b>12</b>
21:00 - 05:59	7	3	11	8	<b>4</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle auf dem Schulweg</b>	23	16	30	24	<b>22</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	0	1	3	1	<b>4</b>
mit Personenschaden	23	15	27	23	<b>18</b>

## Unfälle mit Personenschaden

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	0	2	3	0	<b>5</b>
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	5	1	3	4	<b>3</b>
Momentane Unaufmerksamkeit	0	1	1	2	<b>2</b>
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	4	0	6	1	<b>2</b>
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	1	1	0	2	<b>1</b>
<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Fussgängerunfall	10	5	12	8	<b>8</b>
Überqueren der Fahrbahn	2	3	3	4	<b>3</b>
Schleuder- oder Selbstunfall	1	0	1	4	<b>2</b>
Einbiegeunfall	1	2	6	1	<b>2</b>
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	3	1	1	1	<b>1</b>
<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	7	3	8	7	<b>6</b>
09:00 - 14:59	11	6	12	12	<b>9</b>
15:00 - 17:59	5	6	7	4	<b>3</b>
18:00 - 20:59	0	0	0	0	<b>0</b>
21:00 - 05:59	0	0	0	0	<b>0</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle auf dem Fussgängerstreifen</b>	61	48	55	50	46
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	9	10	17	10	14
mit Personenschaden	52	38	38	40	32

## Unfälle mit Personenschaden

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	25	10	18	20	14
Momentane Unaufmerksamkeit	8	9	8	6	11
Einwirkung von Alkohol	2	2	3	2	4
Übermüdung, Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf)	0	0	0	0	1
Anderer Bedienungsfehler	1	0	3	2	1

<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Fussgängerunfall	33	19	22	24	20
Auffahrunfall	13	14	10	8	8
Schleuder- oder Selbstunfall	3	1	3	2	2
Überqueren der Fahrbahn	1	3	2	5	1
Frontalkollision	1	0	0	0	1

<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	10	8	6	5	8
09:00 - 14:59	11	12	13	11	6
15:00 - 17:59	18	9	14	13	11
18:00 - 20:59	8	8	4	10	5
21:00 - 05:59	5	1	1	1	2
unbekannt	0	0	0	0	0

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle auf der Baustelle</b>	20	20	20	31	<b>22</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	15	16	15	23	<b>14</b>
mit Personenschaden	5	4	5	8	<b>8</b>

## Unfälle mit Personenschaden

<b>häufigste Hauptursachen 2023 <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
Anderer Bedienungsfehler	1	0	0	2	<b>3</b>
Momentane Unaufmerksamkeit	1	1	0	2	<b>2</b>
Einwirkung von Alkohol	0	0	1	0	<b>1</b>
Übermüdung, Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf)	0	0	0	1	<b>1</b>
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	0	0	0	1	<b>1</b>

<b>häufigste Unfalltypengruppen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Schleuder- oder Selbstunfall	2	1	2	2	<b>4</b>
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	<b>1</b>
Auffahrunfall	0	2	3	2	<b>1</b>
Frontalkollision	0	0	0	0	<b>1</b>
Fussgängerunfall	3	0	0	3	<b>1</b>

<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	3	1	0	4	<b>0</b>
09:00 - 14:59	2	2	1	2	<b>2</b>
15:00 - 17:59	0	1	0	1	<b>4</b>
18:00 - 20:59	0	0	2	0	<b>2</b>
21:00 - 05:59	0	0	2	1	<b>0</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

**Unfälle**

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit der Hauptursache Alkohol <sup>1</sup></b>	109	109	112	123	<b>146</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	62	71	65	70	<b>73</b>
mit Personenschaden	47	38	47	53	<b>73</b>

**Unfälle mit Personenschaden**

<b>häufigste Unfalltypen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	18	13	14	18	<b>29</b>
Ohne Kollision	17	14	14	17	<b>21</b>
Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn	4	5	7	6	<b>5</b>
Aufprall auf stehendes Fahrzeug	4	1	3	0	<b>5</b>
Streifen mit Gegenverkehr (ohne Überholen)	0	1	0	2	<b>4</b>
<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	4	0	1	6	<b>2</b>
09:00 - 14:59	6	2	4	4	<b>4</b>
15:00 - 17:59	6	7	10	5	<b>17</b>
18:00 - 20:59	3	6	8	4	<b>18</b>
21:00 - 05:59	28	23	24	34	<b>32</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	0	0	<b>0</b>
15-17	1	1	2	1	<b>1</b>
18-24	8	7	6	5	<b>7</b>
25-44	16	15	24	25	<b>28</b>
45-64	17	13	13	14	<b>28</b>
65+	5	2	2	8	<b>9</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Geschlecht des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
männlich	39	34	33	45	<b>62</b>
weiblich	8	4	14	8	<b>11</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



## Unfälle

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit <sup>1</sup></b>	89	87	122	105	<b>133</b>
<b>nach Unfallfolgen</b>					
mit Sachschaden	60	50	70	59	<b>76</b>
mit Personenschaden	29	37	52	46	<b>57</b>

## Unfälle mit Personenschaden

<b>häufigste Unfalltypen 2023</b>	2019	2020	2021	2022	2023
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	21	22	31	22	<b>28</b>
Ohne Kollision	1	5	4	7	<b>10</b>
Streifen mit Gegenverkehr (ohne Überholen)	1	2	1	1	<b>7</b>
Aufprall auf stehendes Fahrzeug	0	0	1	1	<b>4</b>
Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	0	1	0	3	<b>3</b>

<b>nach Stunden</b>	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 - 08:59	8	5	2	10	<b>5</b>
09:00 - 14:59	3	14	18	4	<b>13</b>
15:00 - 17:59	10	8	14	10	<b>21</b>
18:00 - 20:59	3	4	4	8	<b>12</b>
21:00 - 05:59	5	6	14	14	<b>6</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>0</b>

<b>Altersgruppe des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
00-14	0	0	1	1	<b>1</b>
15-17	0	1	3	3	<b>8</b>
18-24	8	15	23	18	<b>16</b>
25-44	15	16	16	18	<b>14</b>
45-64	6	5	6	6	<b>13</b>
65+	0	0	3	0	<b>4</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>1</b>

<b>Geschlecht des Hauptverursachers <sup>1</sup></b>	2019	2020	2021	2022	2023
männlich	18	26	40	37	<b>41</b>
weiblich	11	11	12	9	<b>15</b>
unbekannt	0	0	0	0	<b>1</b>

<sup>1</sup> Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar