

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

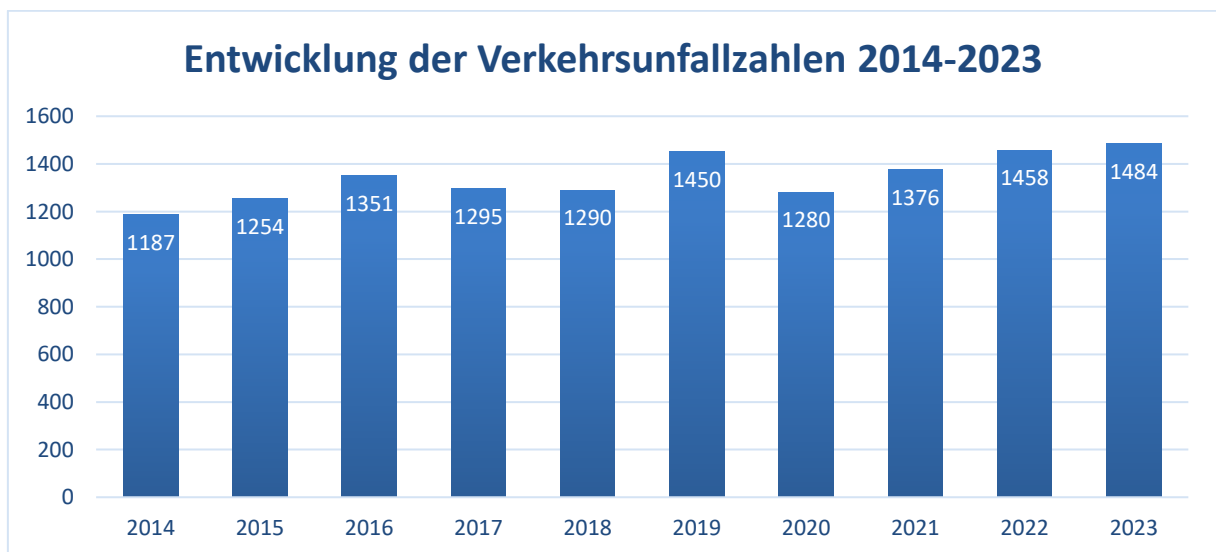
1.	Verkehrsunfallstatistik 2023	4
1.1	Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen	4
1.2	Unfälle mit Personenschaden	5
1.3	Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel	6
1.4	Die häufigsten Unfallursachen und -typen	7
2.	Geschwindigkeitskontrollen	8
2.1	Messungen mit mobilen und semistationären Anlagen	8
2.2	Messungen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

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 zweittiefste 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%
Sachtransport	275	237	-38	-14%

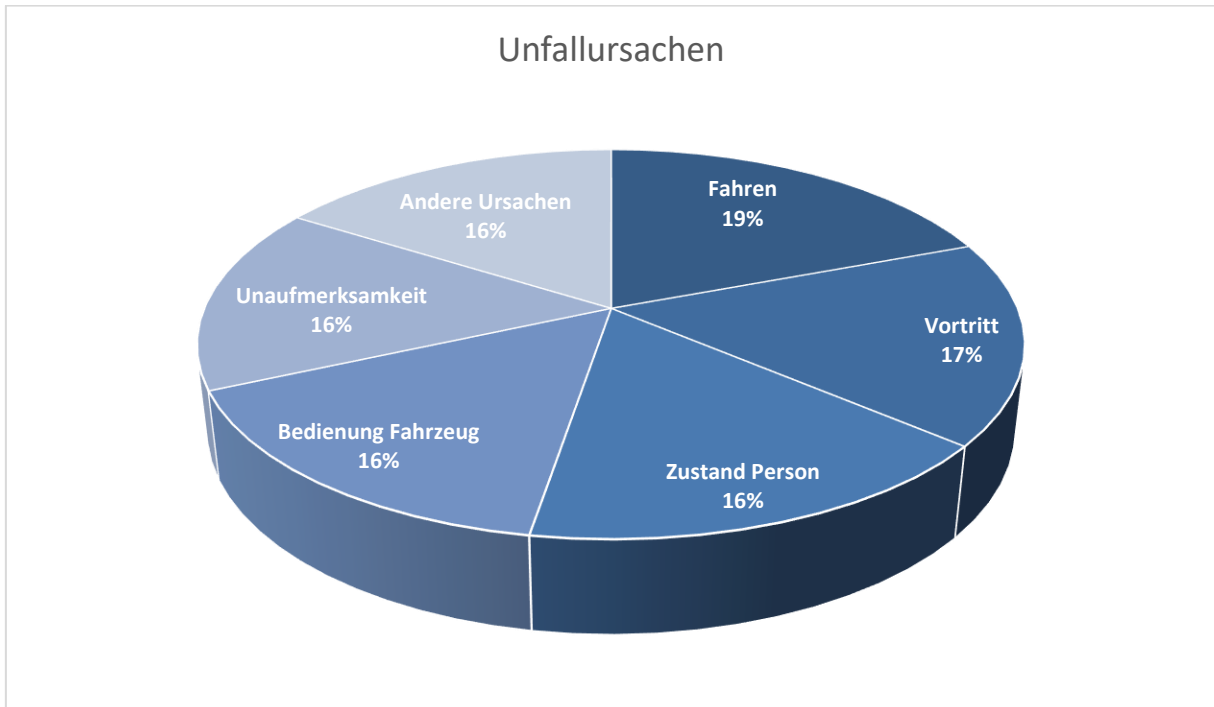
Herausstechend ist die negative Entwicklung bei der Verkehrsteilnahme mittels Elektro-Trottinette. Bei 29 Verkehrsunfällen mit dieser Fahrzeugart wurden insgesamt 26 Personen verletzt, drei davon schwer. Durch die Zunahme dieser Verkehrsmittel steigt auch die Anzahl der Verkehrsunfälle und der damit 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.

Mobile Anlagen	2022	2023	Differenz
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

Semistationäre Anlagen	2022	2023	Differenz
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.

Laser	2022	2023	Differenz
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.

Fixe Anlagen	2022	2023	Differenz
Autobahnen A1 und A5			
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
Fixe Anlagen innerorts			
Geschwindigkeit			
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
Fixe Anlagen innerorts			
Rotlicht			
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 betragen 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

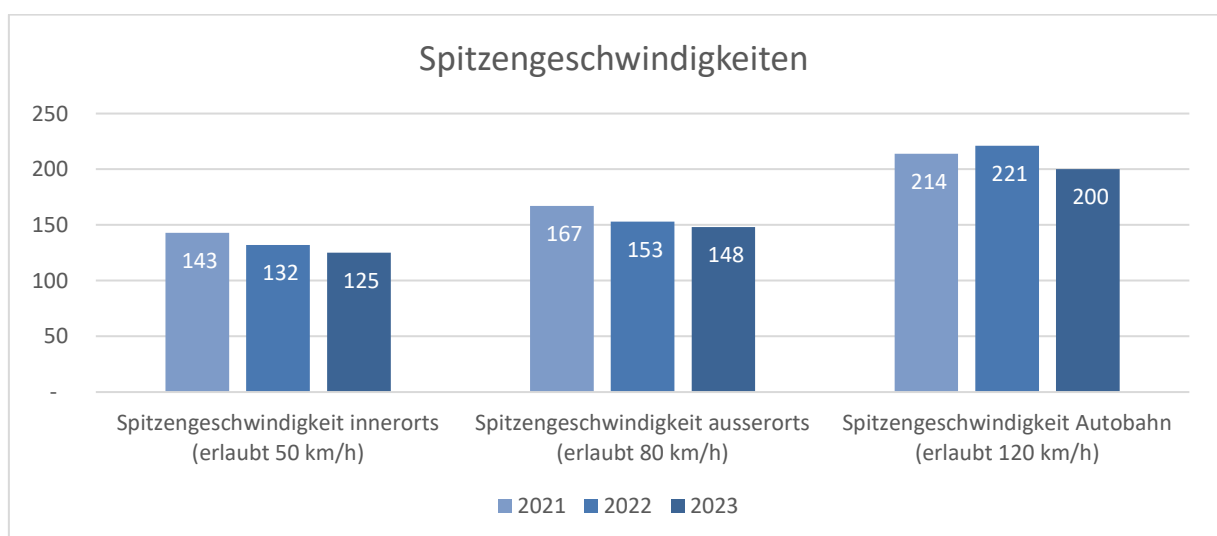
Raser schaffen durch ihr extremes verkehrsregelwidriges Verhalten das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern. Ein Raser nimmt in Kauf, durch seine Fahrweise sein eigenes Leben und das anderer aufs Spiel zu setzen. Neben rücksichtslosen und hochriskanten Überholmanövern, illegalen 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 fahruntüchtigem Zustand erwiesenermassen kaum adäquat reagiert werden. Die Fahruntüchtigkeit 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 ¹	30	16	-14	-46%
0.25 – 0.39 mg/l	160	144	-16	-10%
>0.40 mg/l	222	214	-8	-4%
Total	412	374	-38	-9%

¹Der 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) ²	6	13	+7	+116%
Total	315	306	-9	-3%

²Eine 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 ↘

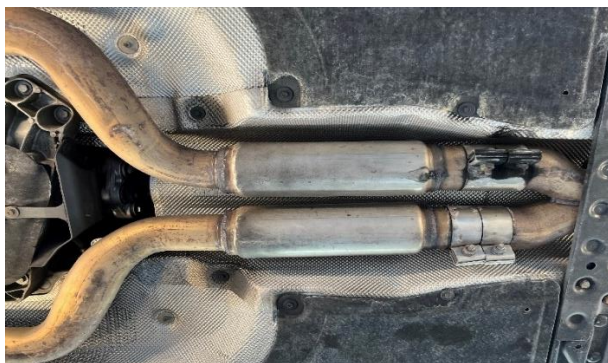
Obwohl in der Berichtsperiode weniger Fahrzeuglenkende mit Alkoholeinfluss bei der allgemeinen verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit festgestellt wurden, ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Alkohol um rund 18% gestiegen. Damit einhergehend ist auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit 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
-------------------------------	------	------	------

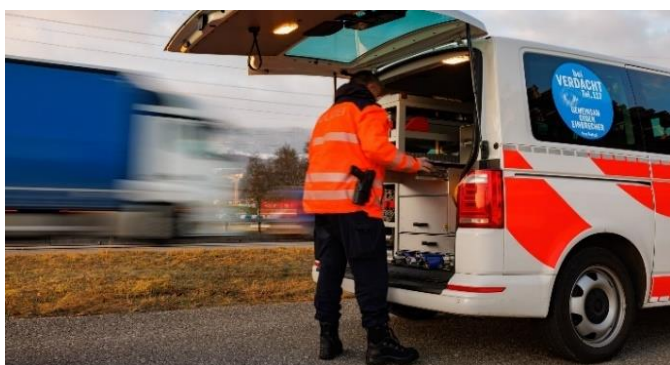
Mangelnder Abstand	42	29	33
Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert	740	503	255
Vereiste Scheiben 'Guckloch'	15	69	43
Eisplatten auf Fahrzeugdach	55	9	6
Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis	96	145	187
Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung	2'396	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

Strassenkontrollen	2021	2022	2023
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

Betriebskontrollen	2021	2022	2023
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).