

Sinus 2022



Sinus 2022

Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen
im Strassenverkehr 2021

Vorwort



Sichere Strassen gibt es nicht geschenkt. Die Schweiz steht weltweit punkto Unfälle im Strassenverkehr zwar gut da, doch ein Blick in die Statistiken zeigt: In den letzten Jahren sanken die Unfallzahlen nicht mehr. Im Gegenteil; 2021 gab es wiederum mehr Schwerverletzte. Immerhin: die Zahl der Todesopfer sank um 27, es verloren aber immer noch 200 Personen auf Schweizer Strassen ihr Leben.

Ein systematisches Vorgehen, das auf Indikatoren – allen voran Unfallzahlen – basiert, ist zentral, um Trends zu erkennen. Es bildet die Grundlage für einzelne lokale Massnahmen, regionale übergeordnete Planungen oder nationale Programme. Eine Pause ist nicht angesagt. Um die Unfallzahlen wieder zu senken, braucht es noch mehr Präventionsanstrengungen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei den vulnerablen Personengruppen – also bei Lenkerinnen und Lenkern einspuriger Fahrzeuge sowie bei Seniorinnen und Senioren.

Der vorliegende Sinus beleuchtet das Sicherheitsniveau und das Unfallgeschehen im Strassenverkehr und geht über die Unfallzahlen hinaus. Er deckt Veränderungen im Unfallgeschehen auf und erklärt die Gründe dafür. Und er fühlt den Puls der Bevölkerung. Dabei zeigt sich: Gemäss Befragungen werden Massnahmen, deren Ziel es ist, die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern, mehrheitlich befürwortet und gefährliche Verhaltensweisen nicht akzeptiert.

Systematisch ausgewertete und kommentierte Unfallzahlen sind für die Unfallprävention unabdingbar. Deshalb finanziert der Fonds für Verkehrssicherheit jährlich den Sinus-Report. Dies ist ein grosses Engagement für die Verkehrssicherheit, für welches wir dem Fonds herzlich danken.

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

Stefan Siegrist
Direktor

Inhalt

Einleitung

Strassenverkehrsunfälle als soziale Last 10

Unfallgeschehen im Überblick

Gesamtunfallgeschehen 14

Entwicklung 16

Verkehrsteilnahme 18

Geschlecht 20

Alter 22

Region 24

Ortslage 26

Zeit 28

Unfalltypen 30

Unfallursachen 32

Internationaler Vergleich 34

Unfallgeschehen im Detail

Personenwagen 38

Motorrad 40

E-Bike 42

Velo 44

Fussgängerinnen und Fussgänger 46

Schwere Motorfahrzeuge 48

Kinder 50

Junge Erwachsene 52

Seniorinnen und Senioren 54

Innerorts 56

Ausserorts 58

Autobahn 60

Schleuder-/Selbstunfall 62

Kollision 64

Unaufmerksamkeit und Ablenkung 66

Vortrittsmissachtung 68

Geschwindigkeit 70

Alkohol 72

Verhalten und Einstellungen

Alkohol 76

Geschwindigkeit 78

Helm 80

Sicherheitsgurt 82

Unaufmerksamkeit und Ablenkung 84

Fazit

Zentrale Ergebnisse 88

Folgerungen 89

Anhang

Resultate im Überblick 90

Demografie 92

Fahrzeugbestand 93

Exposition 94

Fahrleistung 95

Verkehrsüberwachung 96

Gesetzgebung 97

Methodik 99

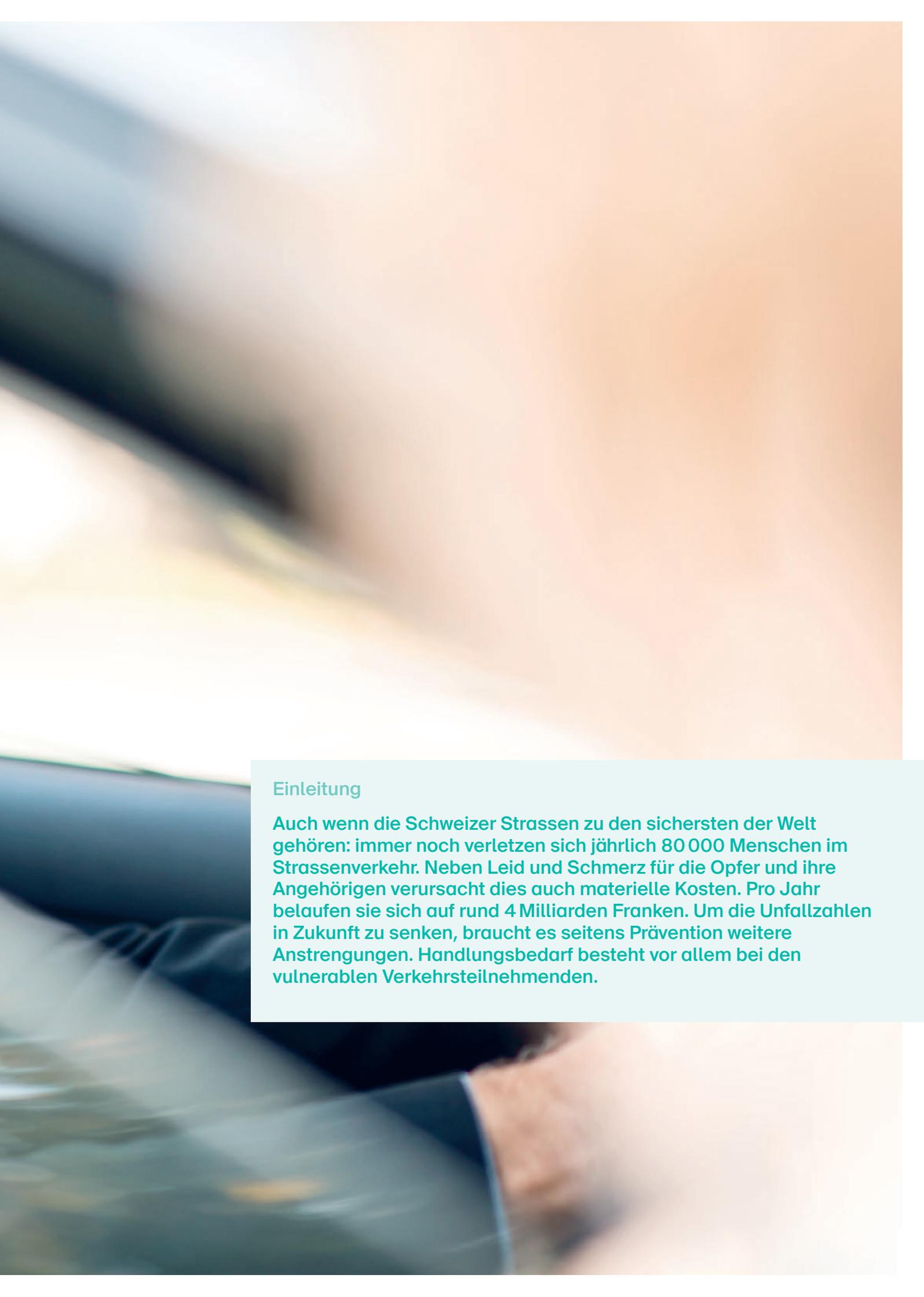
Glossar 105

Datenquellen 106

Impressum

107



The background of the page is a blurred photograph. On the left side, there is a dark, curved shape that appears to be the interior of a car, possibly a steering wheel or dashboard. On the right side, there is a light-colored, out-of-focus area that could be a person's shoulder or a wall. The overall image is soft and lacks sharp details.

Einleitung

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

Strassenverkehrs- unfälle als soziale Last

Unfälle passieren in der Schweiz jeden Tag. Oftmals sind es nur kleine Missgeschicke ohne grössere Folgen. Doch über 1 Million Nichtberufs-unfälle gehen in der Schweiz jedes Jahr nicht glimpflich aus und enden mit zum Teil schweren oder sogar tödlichen Verletzungen. Allein im Strassenverkehr sind 80 000 Menschen betroffen.

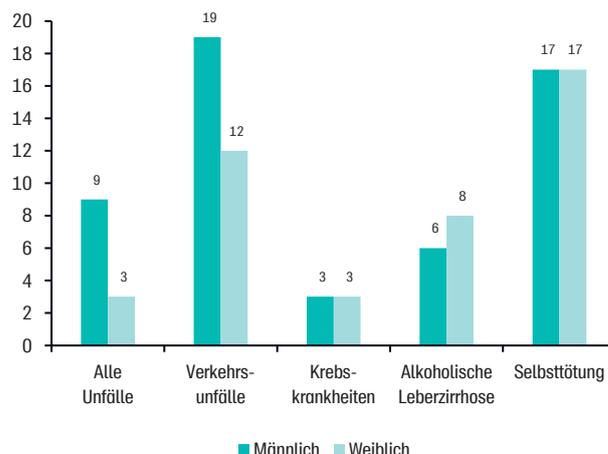
220 in der Schweiz wohnhafte Personen werden also täglich wegen eines Strassenverkehrs-unfalls medizinisch behandelt. Täglich erleiden 40 Personen mittelschwere bis schwere, jeden zweiten Tag eine Person sogar so schwere Verletzungen, dass sie dauerhaft invalid bleibt, und ebenfalls jeden zweiten Tag kommt ein Mensch im Strassenverkehr ums Leben.

Zum persönlichen Leid, das diese Unfälle verursachen, kommt die volkswirtschaftliche Bedeutung. Allein die materiellen Kosten belaufen sich jährlich auf 4 Milliarden Franken, vor allem für die medizinische Behandlung, die angerichteten Sachschäden und den Produktionsausfall infolge von Arbeitsab-senz. Pro Strassenverkehrsoffer – verletzt oder getötet – fallen 50 000 Franken an. Getötete, In-valide und Schwerverletzte machen zwar mit rund 6 % einen eher geringen Anteil an allen Strassen-verkehrsoffern aus, sie generieren aber fast $\frac{3}{4}$ aller materiellen Kosten, die durch Personenschä-den verursacht werden.

Im Vergleich zu den meisten anderen Todesursa-chen sind im Strassenverkehr getötete Menschen eher jung – das heisst, es gehen viele potenzielle Lebensjahre verloren; jedes Jahr rund 3800.

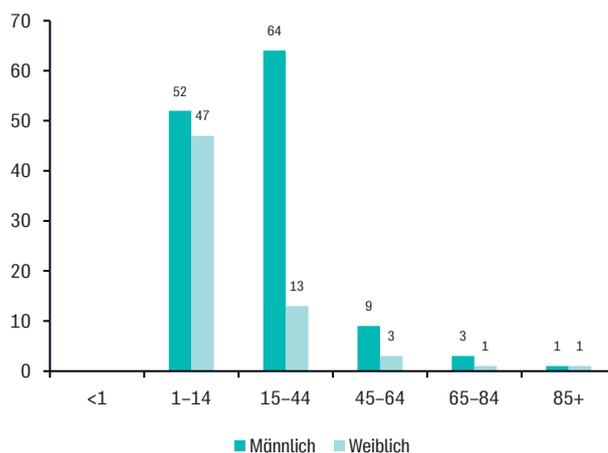
Die Schwere der Verletzungen und die langfristigen Folgen sind durch die offiziellen Statistiken nur ungenügend belegt. Zudem werden nicht alle Unfälle mit Personenschäden im Strassenverkehr von der Polizei registriert. Die BFU erstellt deshalb jährlich eine Hochrechnung, die das gesamte Ausmass der Nichtberufs-unfälle abbildet. Von den 80 000 Verletzten wurden lediglich 21 000 – also rund ein Viertel – von der Polizei registriert.

Verlorene potenzielle Lebensjahre pro Sterbefall nach Geschlecht und ausgewählten Todesursachen¹, 2019



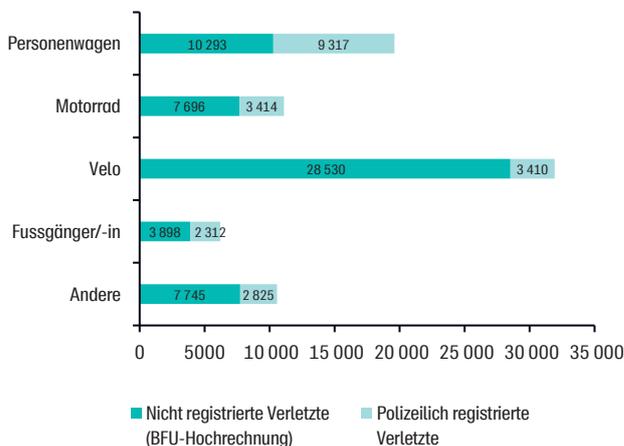
Quelle: BFS: CoD

Anzahl der Verkehrsunfälle pro 1000 Sterbefälle nach Geschlecht und Alter, 2019



Quelle: BFS: CoD

Verletzte im Strassenverkehr nach Verkehrsteilnahme: Vergleich BFU-Hochrechnung / ASTRA, Dunkelziffer, 2019



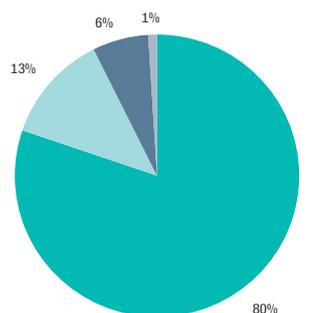
Quelle: BFU-Hochrechnung; ASTRA: SVU

Todesfälle nach Alter und Ursache, 2019

| Ursache | Alter | | | | | | Total |
|---|------------|------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | <1 | 1-14 | 15-44 | 45-64 | 65-84 | 85+ | |
| Krankheiten | | | | | | | |
| Kreislaufsystem | 2 | 8 | 129 | 1 098 | 6 864 | 11 800 | 19 901 |
| Krebskrankheiten | 1 | 18 | 256 | 3 092 | 9 919 | 3 911 | 17 197 |
| Atmungsorgane | 1 | 5 | 19 | 280 | 2 142 | 2 114 | 4 561 |
| Diabetes mellitus | 0 | 0 | 10 | 96 | 469 | 585 | 1 160 |
| Infektiöse Krankheiten | 2 | 1 | 10 | 71 | 321 | 410 | 815 |
| Harnorgane | 0 | 0 | 3 | 26 | 397 | 773 | 1 199 |
| Alkoholische Leberzirrhose | 0 | 0 | 14 | 165 | 211 | 20 | 410 |
| Andere Krankheiten | 276 | 45 | 324 | 1 480 | 6 828 | 9 799 | 18 752 |
| Total Krankheiten | 282 | 77 | 765 | 6 308 | 27 151 | 29 412 | 63 995 |
| Unfälle und Gewalteinwirkung | | | | | | | |
| Unfall | 0 | 17 | 236 | 273 | 723 | 1 311 | 2 560 |
| Selbsttötung | 0 | 2 | 288 | 380 | 275 | 73 | 1 018 |
| Andere Gewalteinwirkung ² | 1 | 5 | 41 | 61 | 56 | 35 | 199 |
| Total Unfälle und Gewalteinwirkung | 1 | 24 | 565 | 714 | 1 054 | 1 419 | 3 777 |
| Total | 283 | 101 | 1 330 | 7 022 | 28 205 | 30 831 | 67 772 |

Quelle: BFS: CoD

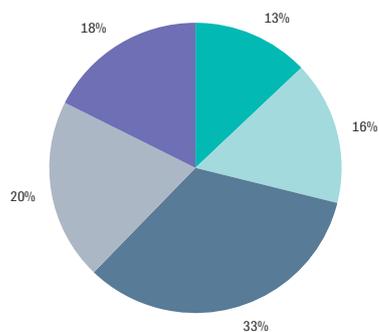
Verteilung der Personenschäden im Strassenverkehr nach Verletzungsschwere³, 2019



■ Leichtverletzte ■ Mittelschwerverletzte
■ Schwerverletzte ■ Invalide und Getötete

Quelle: BFU-Hochrechnung

Verteilung der materiellen Kosten von Personenschäden im Strassenverkehr nach Verletzungsschwere³, 2019



■ Leichtverletzte ■ Mittelschwerverletzte ■ Schwerverletzte
■ Invalide ■ Getötete

Quelle: BFU-Hochrechnung

Nichtberufsunfälle der Schweizer Wohnbevölkerung nach Bereich und Verletzungsschwere, 2019

| Bereich | Verletzte ³ | | | | Total | Getötete |
|-------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|--------------|------------------|------------------|
| | Leichtverletzte | Mittelschwerverletzte | Schwerverletzte | Invalide | | |
| Strassenverkehr | 64 160 | 9 950 | 5 094 | 236 | 79 440 | 182 ⁴ |
| Sport | 389 330 | 39 490 | 16 375 | 185 | 445 380 | 140 |
| Haus und Freizeit | 517 570 | 42 550 | 17 676 | 584 | 578 380 | 2 106 |
| Total | 971 060 | 91 990 | 39 145 | 1 005 | 1 103 200 | 2 428 |

Quelle: BFU-Hochrechnung

Materielle Kosten von Nichtberufsunfällen in Mio. CHF nach Bereich und Unfallfolgen, 2019

| Bereich | Sachschäden | Verletzte ³ | | | | Getötete | Total |
|-------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|------------|--------------|---------------|
| | | Leichtverletzte | Mittelschwerverletzte | Schwerverletzte | Invalide | | |
| Strassenverkehr | 2 284 ⁵ | 219 | 272 | 568 | 343 | 299 | 3 985 |
| Sport | ... ⁶ | 916 | 850 | 1 001 | 194 | 246 | 3 207 |
| Haus und Freizeit | ... ⁶ | 945 | 731 | 1 264 | 389 | 1 127 | 4 455 |
| Total | 2 284 | 2 080 | 1 854 | 2 832 | 926 | 1 672 | 11 648 |

Quelle: BFU-Hochrechnung

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

² V. a. Mord, Totschlag

³ Verletzungsschwere:

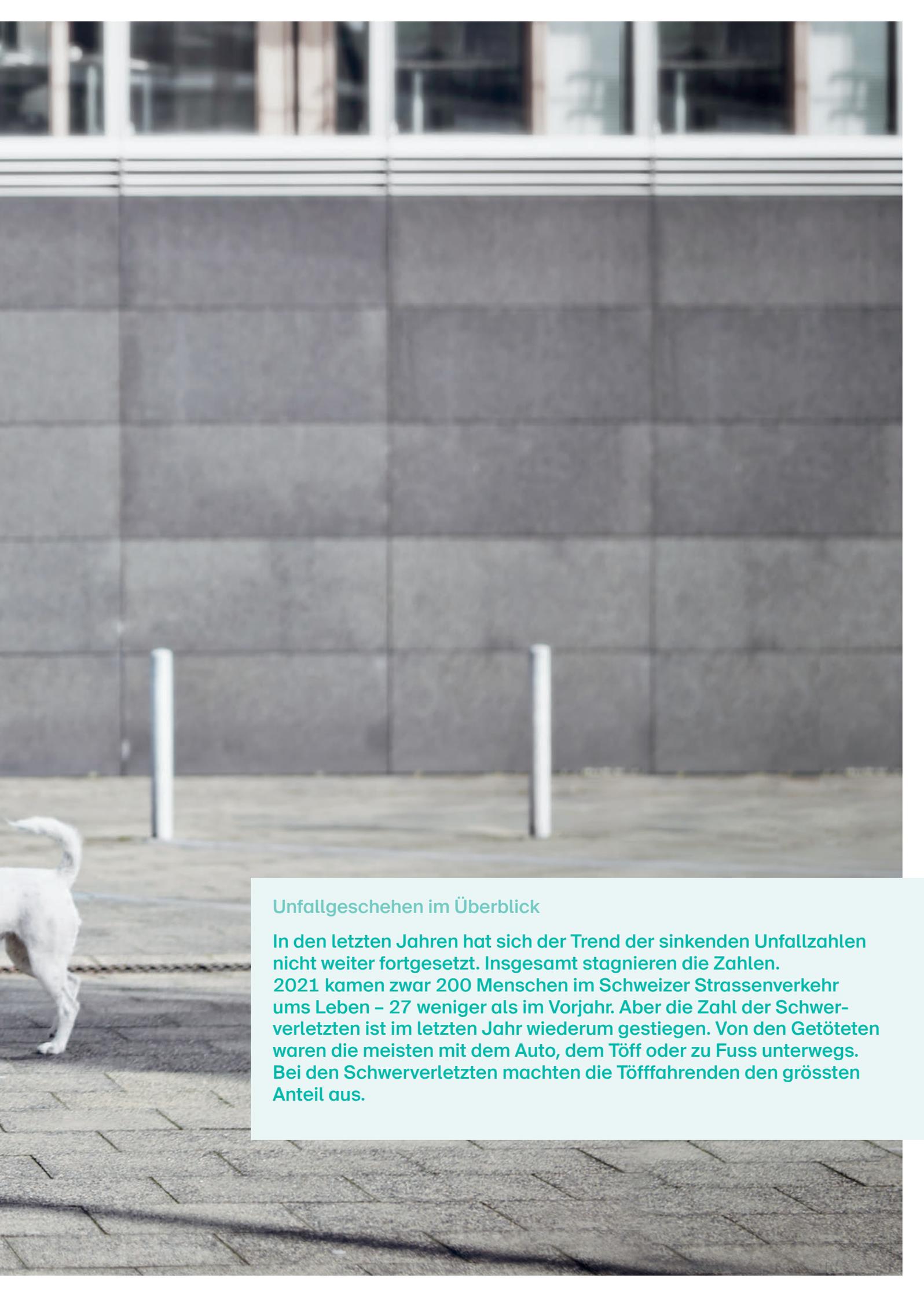
- Leichtverletzte: Ausfall von weniger als 1 Monat
- Mittelschwerverletzte: Ausfall von 1 bis 3 Monaten
- Schwerverletzte und Invalide: Ausfall von 3 Monaten und mehr oder Invalidenrente

⁴ Getötete auf Schweizer Strassen im Jahr 2019 (inkl. ausländische Gäste): 187

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

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





Unfallgeschehen im Überblick

In den letzten Jahren hat sich der Trend der sinkenden Unfallzahlen nicht weiter fortgesetzt. Insgesamt stagnieren die Zahlen. 2021 kamen zwar 200 Menschen im Schweizer Strassenverkehr ums Leben – 27 weniger als im Vorjahr. Aber die Zahl der Schwerverletzten ist im letzten Jahr wiederum gestiegen. Von den Getöteten waren die meisten mit dem Auto, dem Töff oder zu Fuss unterwegs. Bei den Schwerverletzten machten die Töfffahrenden den grössten Anteil aus.

Gesamtunfall- geschehen

Im Jahr 2021 starben 200 Menschen bei einem Verkehrsunfall. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Rückgang um 27. Es wurden aber mehr Menschen schwer verletzt – eine Zunahme um 140 auf 3933.

Mehr Schwerverletzte als im Jahr zuvor gab es etwa bei den Auto- und Töfffahrenden sowie bei den Nutzenden von langsamen E-Bikes.

Tödliche Verletzungen erleiden die Verkehrsteilnehmenden nach wie vor am häufigsten im Auto und auf dem Motorrad. Aber auch zu Fuss sind sie stark betroffen. Während bei diesen drei Verkehrsteilnehmergruppen jedoch grosse Sicherheitserfolge zu verzeichnen sind – die Getötetenzahlen nahmen in der letzten Dekade um jährlich rund 5 % ab –, zeigen sich bei den E-Bike-Fahrenden negative Effekte. Die schweren Unfälle auf dem Velo stagnierten, und auf dem E-Bike ist ein rasanter Anstieg zu erkennen. Fest steht: Der Velo- und der Fussverkehr bleiben für die Verkehrssicherheit zentral, und Seniorinnen und Senioren sind im Strassenverkehr besonders gefährdet.

Die Unfallstatistik zeigt zudem: Nebst Unaufmerksamkeit/Ablenkung und Vortrittsmissachtung ist unangepasste Geschwindigkeit ein zentraler Risikofaktor für schwere Verkehrsunfälle. In den vergangenen fünf Jahren wurden bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen pro Jahr rund 700 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, fast 60 verloren ihr Leben. Die Schwere von Geschwindigkeitsunfällen ist überdurchschnittlich: Von 1000 bei Geschwindigkeitsunfällen verletzten Personen starben deren 20.

| | Stand 2021 | | |
|-------------------------------------|------------|-----------------|--------------|
| | Getötete | Schwerverletzte | Total |
| Verkehrsteilnahme | | | |
| Personenwagen | 65 | 738 | 803 |
| Motorrad | 47 | 1 067 | 1 114 |
| E-Bike | 17 | 531 | 548 |
| Velo | 22 | 819 | 841 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 37 | 486 | 523 |
| Andere | 12 | 292 | 304 |
| Alter | | | |
| 0–6 | 1 | 45 | 46 |
| 7–14 | 1 | 137 | 138 |
| 15–17 | 3 | 195 | 198 |
| 18–24 | 23 | 425 | 448 |
| 25–44 | 37 | 1 024 | 1 061 |
| 45–64 | 49 | 1 272 | 1 321 |
| 65–74 | 32 | 442 | 474 |
| 75+ | 54 | 393 | 447 |
| Geschlecht | | | |
| Männlich | 154 | 2 618 | 2 772 |
| Weiblich | 46 | 1 315 | 1 361 |
| Sprachregion | | | |
| Deutschschweiz | 125 | 2 622 | 2 747 |
| Romandie | 63 | 1 141 | 1 204 |
| Tessin | 12 | 170 | 182 |
| Personenart | | | |
| Lenker/-in | 150 | 3 170 | 3 320 |
| Mitfahrer/-in | 13 | 277 | 290 |
| Ortslage | | | |
| Innerorts | 83 | 2 391 | 2 474 |
| Ausserorts | 102 | 1 343 | 1 445 |
| Autobahn | 15 | 199 | 214 |
| Unfalltyp | | | |
| Fussgängerunfall | 38 | 458 | 496 |
| Schleuder-/Selbstunfall | 88 | 1 826 | 1 914 |
| Frontalkollision | 20 | 218 | 238 |
| Überholunfall, Fahrstreifenwechsel | 13 | 170 | 183 |
| Auffahrunfall | 13 | 319 | 332 |
| Abbiege-/Einbiegeunfall | 21 | 679 | 700 |
| Querungsunfall | 3 | 157 | 160 |
| Andere | 4 | 106 | 110 |
| Lichtverhältnis | | | |
| Tag | 141 | 2 855 | 2 996 |
| Dämmerung | 10 | 370 | 380 |
| Nacht | 49 | 705 | 754 |
| Witterung | | | |
| Kein Niederschlag | 165 | 3 532 | 3 697 |
| Regen, Hagel, Schneefall | 25 | 373 | 398 |
| Wochenabschnitt | | | |
| Werktag | 134 | 2 741 | 2 875 |
| Wochenende | 66 | 1 192 | 1 258 |
| Ursache | | | |
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 53 | 1 295 | 1 348 |
| Vortrittsmissachtung | 42 | 988 | 1 030 |
| Geschwindigkeit | 55 | 797 | 852 |
| Alkohol | 21 | 441 | 462 |
| Fahrzeugbedienung | 12 | 364 | 376 |
| Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel | 15 | 123 | 138 |
| Total | 200 | 3 933 | 4 133 |

| | Differenz zu 2020 | | | | Durchschnitt 2017–2021 | | Durchschnittliche Entwicklung 2011–2021 ¹ | | | |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|-----------------|------------|------------------------|-----------------|--|-------------|-----------------|-------------|
| | Getötete | | Schwerverletzte | | Getötete | Schwerverletzte | Getötete | | Schwerverletzte | |
| | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent | | | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent |
| Verkehrsteilnahme | | | | | | | | | | |
| Personenwagen | -6 | -8.5 | 127 | 20.8 | 72 | 727 | -5 | -4.2 | -54 | -4.5 |
| Motorrad | -5 | -9.6 | 69 | 6.9 | 44 | 1 034 | -3 | -4.1 | -31 | -2.2 |
| E-Bike | 2 | 13.3 | 10 | 1.9 | 12 | 388 | 1 | 59.5 | 47 | 70.7 |
| Velo | -7 | -24.1 | -115 | -12.3 | 25 | 850 | -1 | -1.8 | 4 | 0.5 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | -1 | -2.6 | 21 | 4.5 | 41 | 534 | -4 | -5.3 | -23 | -3.3 |
| Andere | -10 | -45.5 | 28 | 10.6 | 21 | 246 | -1 | -4.9 | 0.3 | 0.1 |
| Alter | | | | | | | | | | |
| 0–6 | -1 | -50.0 | 1 | 2.3 | 3 | 41 | -0.4 | -12.4 | -1 | -2.7 |
| 7–14 | -1 | -50.0 | 15 | 12.3 | 3 | 134 | -1 | -16.6 | -8 | -3.9 |
| 15–17 | -2 | -40.0 | 66 | 51.2 | 5 | 146 | -0.2 | -2.2 | -8 | -3.3 |
| 18–24 | 5 | 27.8 | 26 | 6.5 | 21 | 404 | -2 | -5.9 | -21 | -3.4 |
| 25–44 | -9 | -19.6 | 35 | 3.5 | 44 | 992 | -2 | -3.3 | -29 | -2.2 |
| 45–64 | -8 | -14.0 | -47 | -3.6 | 55 | 1 270 | -4 | -4.9 | -1 | -0.1 |
| 65–74 | 4 | 14.3 | 43 | 10.8 | 30 | 414 | -1 | -2.5 | 6 | 1.7 |
| 75+ | -15 | -21.7 | 1 | 0.3 | 54 | 378 | -1 | -1.4 | 7 | 2.2 |
| Geschlecht | | | | | | | | | | |
| Männlich | -25 | -14.0 | 61 | 2.4 | 161 | 2 516 | -8 | -3.5 | -33 | -1.1 |
| Weiblich | -2 | -4.2 | 79 | 6.4 | 54 | 1 262 | -4 | -4.7 | -23 | -1.5 |
| Sprachregion | | | | | | | | | | |
| Deutschschweiz | -17 | -12.0 | 23 | 0.9 | 143 | 2 524 | -8 | -3.7 | -20 | -0.7 |
| Romandie | -5 | -7.4 | 113 | 11.0 | 60 | 1 059 | -4 | -4.3 | -23 | -1.9 |
| Tessin | -5 | -29.4 | 4 | 2.4 | 12 | 195 | -0.1 | -1.0 | -13 | -4.1 |
| Personenart | | | | | | | | | | |
| Lenker/-in | -20 | -11.8 | 82 | 2.7 | 154 | 2 965 | -6 | -2.7 | -13 | -0.4 |
| Mitfahrer/-in | -6 | -31.6 | 37 | 15.4 | 20 | 280 | -3 | -7.8 | -20 | -4.1 |
| Ortslage | | | | | | | | | | |
| Innerorts | -21 | -20.2 | 68 | 2.9 | 88 | 2 337 | -4 | -3.4 | -28 | -1.1 |
| Ausserorts | -3 | -2.9 | -6 | -0.4 | 107 | 1 261 | -6 | -3.6 | -16 | -1.0 |
| Autobahn | -3 | -16.7 | 78 | 64.5 | 20 | 181 | -2 | -8.0 | -12 | -4.2 |
| Unfalltyp | | | | | | | | | | |
| Fussgängerunfall | 0 | 0.0 | 23 | 5.3 | 40 | 509 | -3 | -5.0 | -22 | -3.4 |
| Schleuder-/Selbstunfall | -37 | -29.6 | -40 | -2.1 | 103 | 1 682 | -3 | -2.7 | 16 | 0.9 |
| Frontalkollision | 1 | 5.3 | 12 | 5.8 | 19 | 225 | -2 | -4.4 | -6 | -2.0 |
| Überholunfall, Fahrstreifenwechsel | 4 | 44.4 | 23 | 15.6 | 12 | 166 | -1 | -6.5 | -5 | -2.4 |
| Auffahrunfall | 5 | 62.5 | 48 | 17.7 | 10 | 300 | -0.4 | -3.1 | -10 | -2.5 |
| Abbiege-/Einbiegeunfall | 0 | 0.0 | 90 | 15.3 | 21 | 628 | -1 | -2.5 | -23 | -2.7 |
| Querungsunfall | 1 | 50.0 | -9 | -5.4 | 7 | 164 | -1 | -5.0 | -4 | -2.2 |
| Andere | -1 | -20.0 | -7 | -6.2 | 4 | 105 | -1 | -7.4 | -2 | -1.5 |
| Lichtverhältnis | | | | | | | | | | |
| Tag | -23 | -14.0 | 63 | 2.3 | 152 | 2 770 | -6 | -2.6 | -33 | -1.0 |
| Dämmerung | -4 | -28.6 | 55 | 17.5 | 13 | 305 | -1 | -4.6 | 8 | 2.7 |
| Nacht | 1 | 2.1 | 22 | 3.2 | 50 | 702 | -5 | -7.0 | -31 | -3.1 |
| Witterung | | | | | | | | | | |
| Kein Niederschlag | -39 | -19.1 | 73 | 2.1 | 186 | 3 396 | -11 | -3.7 | -42 | -1.0 |
| Regen, Hagel, Schneefall | 11 | 78.6 | 69 | 22.7 | 22 | 360 | -2 | -7.8 | -15 | -3.6 |
| Wochenabschnitt | | | | | | | | | | |
| Werktag | -31 | -18.8 | 53 | 2.0 | 150 | 2 695 | -10 | -4.0 | -46 | -1.4 |
| Wochenende | 4 | 6.5 | 87 | 7.9 | 65 | 1 084 | -3 | -3.1 | -10 | -0.8 |
| Ursache | | | | | | | | | | |
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 4 | 8.2 | 236 | 22.3 | 52 | 1 113 | -2 | -2.8 | -1 | -0.1 |
| Vortrittsmissachtung | -3 | -6.7 | 87 | 9.7 | 42 | 962 | -1 | -2.0 | -28 | -2.3 |
| Geschwindigkeit | -3 | -5.2 | 90 | 12.7 | 58 | 697 | -4 | -4.0 | -24 | -2.6 |
| Alkohol | -7 | -25.0 | -13 | -2.9 | 28 | 421 | -3 | -5.9 | -13 | -2.3 |
| Fahrzeugbedienung | -7 | -36.8 | -9 | -2.4 | 17 | 356 | -1 | -3.5 | -6 | -1.5 |
| Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel | -1 | -6.3 | -7 | -5.4 | 15 | 123 | -1 | -3.6 | -1 | -0.9 |
| Total | -27 | -11.9 | 140 | 3.7 | 215 | 3 778 | -12 | -3.8 | -56 | -1.3 |

¹ Durchschnittliche jährliche Veränderung, berechnet mittels linearer Regression

Entwicklung

Die Aufzeichnungen zum Unfallgeschehen im Strassenverkehr reichen beinahe 100 Jahre zurück. Sie zeigen, dass das Ausmass der Strassenverkehrsunfälle bis zum Jahr 1971 – mit Ausnahme der Zeit um den 2. Weltkrieg – stets zugenommen hat. Seither reduzierte sich die Zahl schwerer Unfälle aber kontinuierlich.

Während 1971 durchschnittlich pro Woche 34 Personen tödlich verunfallten, sind es heute noch vier, also fast neunmal weniger. 2021 verunfallten 1573 weniger Verkehrsteilnehmende tödlich als im Jahr 1971. Wäre das Unfallgeschehen auf dem Niveau von damals geblieben, hätten bis ins Jahr 2021 rund 52 000 Menschen zusätzlich ihr Leben verloren. Diese Zahl vermiedener Todesopfer entspricht beinahe der Einwohnerzahl von Biel, der zehntgrössten Stadt der Schweiz. Die Zahl der Verkehrstoten ist bei Motorradfahrenden und Velofahrenden weniger stark zurückgegangen als bei anderen Verkehrsteilnehmenden.

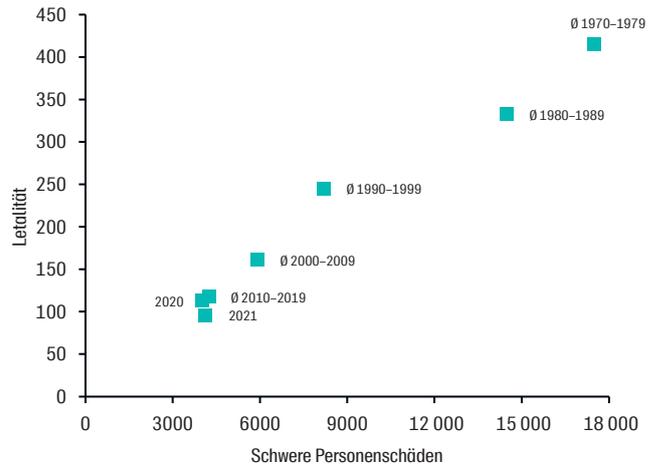
Die Anzahl Schwerverletzter hat sich ebenfalls sehr positiv entwickelt, sie reduzierte sich um rund 80%. Im Jahr 2021 wurden rund 15 000 Verkehrsteilnehmende weniger schwer verletzt als 1971. Bei Verharren auf dem Niveau von 1971 wären zusätzlich 504 000 Menschen schwer verletzt worden, was der Einwohnerzahl der beiden Städte Zürich und Luzern zusammen entspricht.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist insofern bemerkenswert, als sowohl die Bevölkerung wie auch die Fahrleistung in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen haben. Seit 1970 ist die Bevölkerungszahl um 41% angestiegen und die Zahl der geleisteten Fahrzeugkilometer hat sich mehr als verdoppelt – trotz des Rückgangs im Jahr 2020 infolge der Covid-19-Pandemie.

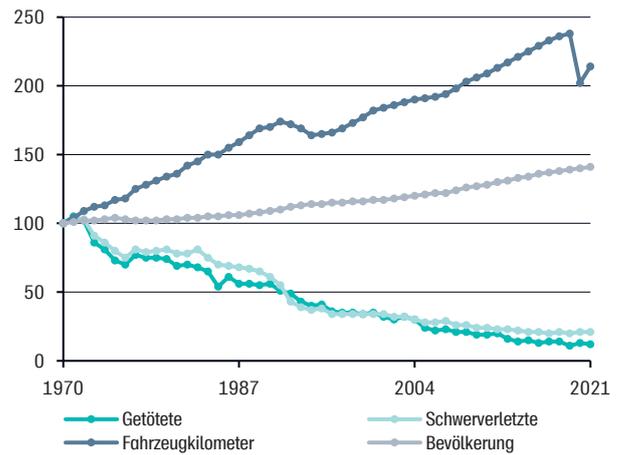
Motorradfahrende haben im Vergleich zu PW-Insassen und -Insassen pro gefahrene Fahrzeugkilometer ein stark erhöhtes Risiko, einen schweren Unfall zu erleiden. Diese Diskrepanz hat sich seit 1971 deutlich verstärkt: Anfang der 1970er-Jahre war das Risiko pro gefahrene Kilometer für Motorradfahrende rund 14-mal höher als für Insassinnen und Insassen von Personenwagen, heute rund 38-mal.

Die Letalität (Anzahl Getötete pro 100 000 Personenschäden) ist im Laufe der Jahrzehnte stark zurückgegangen: von 455 im Jahr 1971 auf 96 im Jahr 2021. Seit 2016 ist sie jedoch nur geringfügig gesunken.

Schwere Personenschäden und Letalität in verschiedenen Zeitabschnitten, 1970–2021

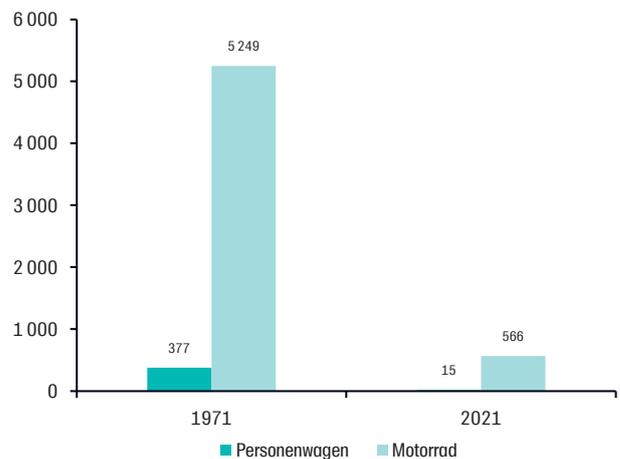


Indizierte Entwicklung der Schwerverletzten und Getöteten im Strassenverkehr, der Wohnbevölkerung und der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs, 1970–2021



Quelle: BFS: STATPOP, PV-L, OeV

Schwere Personenschäden bei PW-Insassen/-innen und Motorradfahrenden pro 1 Mia. Fahrzeugkilometer, 1971 / 2021



Quelle: BFS: PV-L, OeV

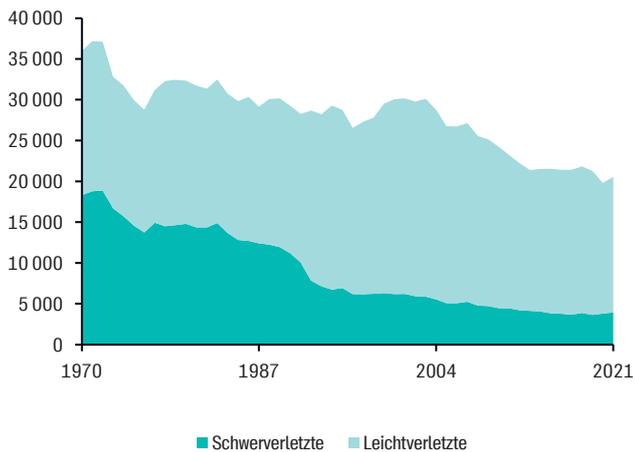
Entwicklung der Anzahl Getöteter im Strassenverkehr, 1970–2021



Getötete im Strassenverkehr nach Verkehrsteilnahme, 1971 / 2021

| Verkehrsteilnahme | 1971 | 2021 | Veränderung in Prozent |
|----------------------------|-------------|------------|------------------------|
| Personenwagen | 668 | 65 | -90 |
| Motorrad | 191 | 47 | -75 |
| E-Bike | ... | 17 | ... |
| Velo | 119 | 22 | -82 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 537 | 37 | -93 |
| Andere | 258 | 12 | -95 |
| Total | 1773 | 200 | -89 |

Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter und Leichtverletzter im Strassenverkehr, 1970–2021



Leichtverletzte und Schwerverletzte im Strassenverkehr, 1971 / 2021

| Verletzte | 1971 | 2021 | Veränderung in Prozent |
|-----------------|---------------|---------------|------------------------|
| Leichtverletzte | 18 392 | 16 601 | -10 |
| Schwerverletzte | 18 785 | 3 933 | -79 |
| Total | 37 177 | 20 534 | -45 |

Entwicklung der Letalität bei Strassenverkehrsunfällen, 1970–2021



Letalität bei Strassenverkehrsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 1971 / 2021

| Verkehrsteilnahme | 1971 | 2021 | Veränderung in Prozent |
|----------------------------|------------|-----------|------------------------|
| Personenwagen | 351 | 78 | -78 |
| Motorrad | 467 | 125 | -73 |
| E-Bike | ... | 103 | ... |
| Velo | 508 | 71 | -86 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 792 | 181 | -77 |
| Andere | 843 | 66 | -92 |
| Total | 455 | 96 | -79 |

Verkehrsteilnahme

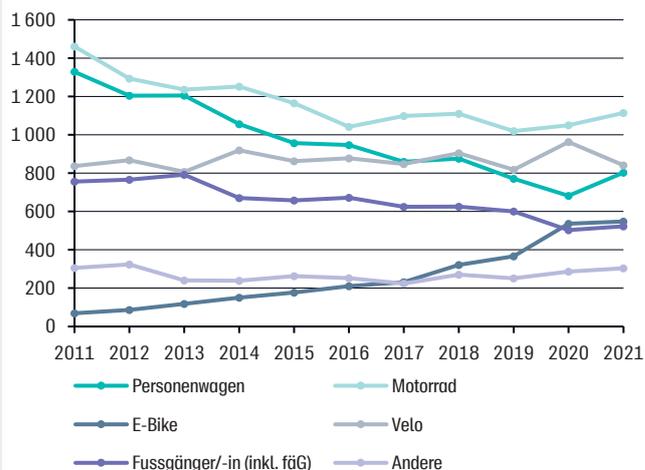
Im Vergleich zu 2011 wurden 2021 auf Schweizer Strassen insgesamt 13 % weniger schwere Personenschäden verzeichnet. Je nach Art der Verkehrsteilnahme zeigte sich aber eine unterschiedliche Entwicklung: Während die schweren Personenschäden von Personenwageninsassinnen und -insassen, Motorradfahrern und Fussgängerinnen um ein Viertel oder mehr zurückgingen, war beim Veloverkehr keine Abnahme zu verzeichnen. Die schweren Personenschäden der Velofahrenden lagen 2021 auf demselben Niveau wie 2011. Bei den E-Bikes kam es aufgrund der zunehmenden Verbreitung zu einem starken Anstieg der schweren Personenschäden.

In absoluten Zahlen ereigneten sich 2021 die meisten schweren Personenschäden bei den Motorradfahrenden, gefolgt von den Velofahrenden. Betrachtet man nur die Getöteten, so machen die Personenwageninsassinnen und -insassen die grösste Gruppe aus. Insgesamt sind Personen im Auto aber gut geschützt: Von 10 000 Unfällen mit Verletzungsfolge enden «nur» 85 tödlich. Bei den Fussgängerinnen und Fussgängern fällt dieser Anteil mit 228 deutlich grösser aus.

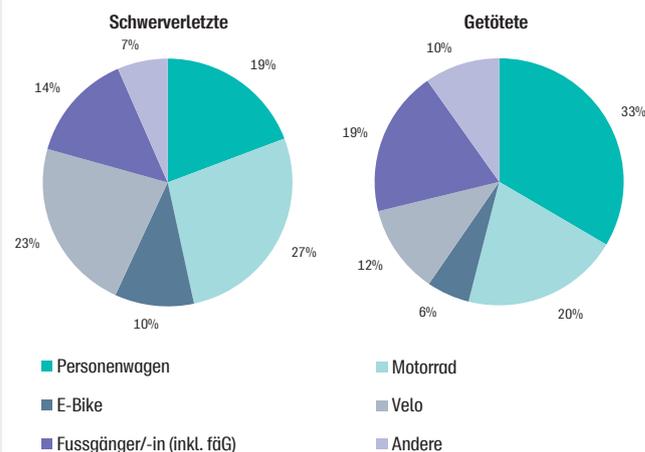
Bei E-Bikes, Velos, Fussgängerinnen und Fussgängern (inkl. fäG) ereignen sich die meisten schweren Unfälle im Innerortsbereich. Bei den Fussgängerinnen und Fussgängern macht dieser Anteil gar über 90 % aus. Bei den Personenwagen hingegen geschehen die meisten schweren Unfälle ausserorts. Die schweren Personenschäden von Motorradfahrenden ereignen sich zu ähnlichen Anteilen innerorts und ausserorts.

Sind Personenwagen-, Motorrad- oder Velofahrende an Unfällen beteiligt, bei denen sich irgendeine Person schwer oder tödlich verletzt, werden sie selbst in etwa zwei Dritteln der Fälle als Hauptverursachende registriert, bei E-Bikes sogar in drei Vierteln der Fälle. An einem Unfall beteiligte Fussgängerinnen und Fussgänger sind hingegen nur in einem Viertel der Fälle Hauptverursachende. Im Vergleich zu den anderen Arten der Verkehrsteilnahme werden sie mit 11 % etwas häufiger als Mitverursacherinnen und Mitverursacher des Unfalls registriert.

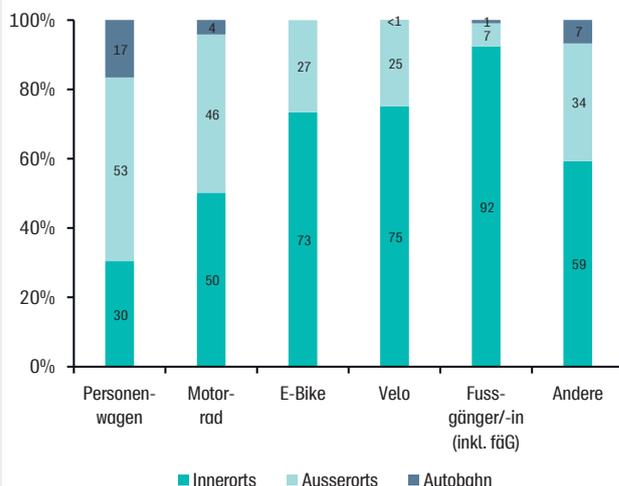
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



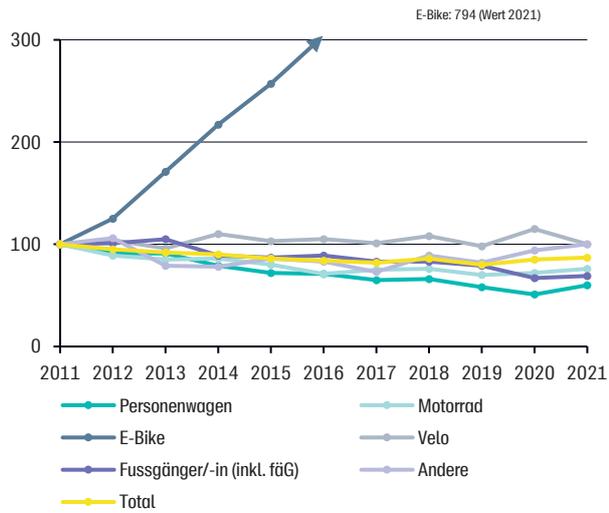
Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Ortslage und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



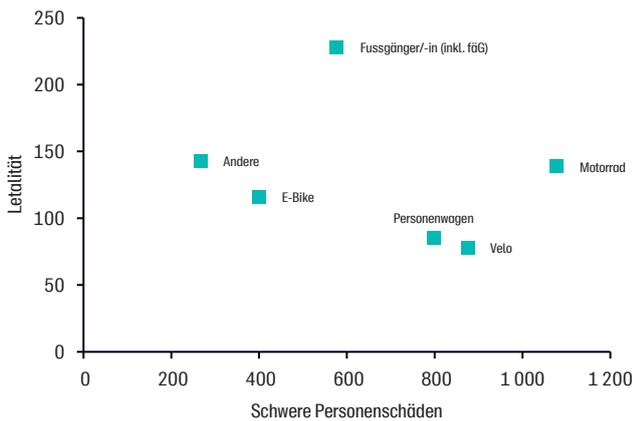
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



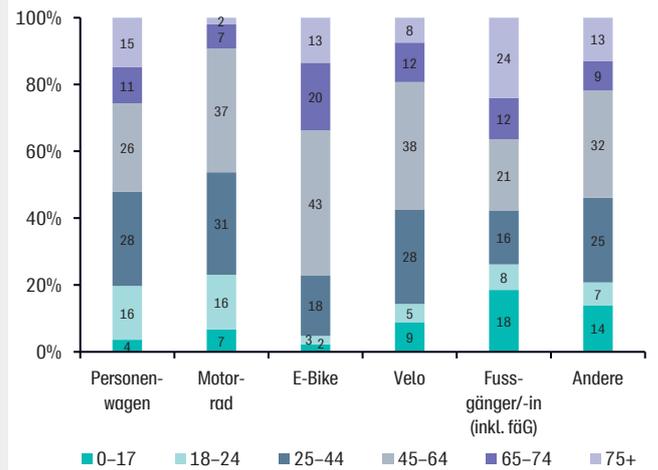
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 738 | 727 | 65 | 72 | 85 |
| Motorrad | 1 067 | 1 034 | 47 | 44 | 139 |
| E-Bike | 531 | 388 | 17 | 12 | 116 |
| Velo | 819 | 850 | 22 | 25 | 78 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 486 | 534 | 37 | 41 | 228 |
| Andere | 292 | 246 | 12 | 21 | 143 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

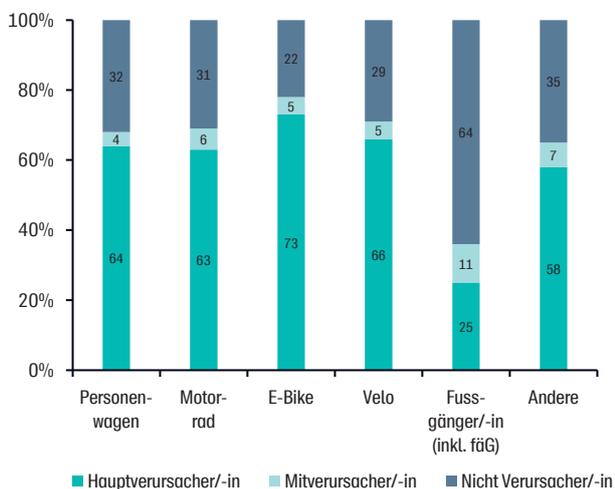
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Verkehrsteilnahme



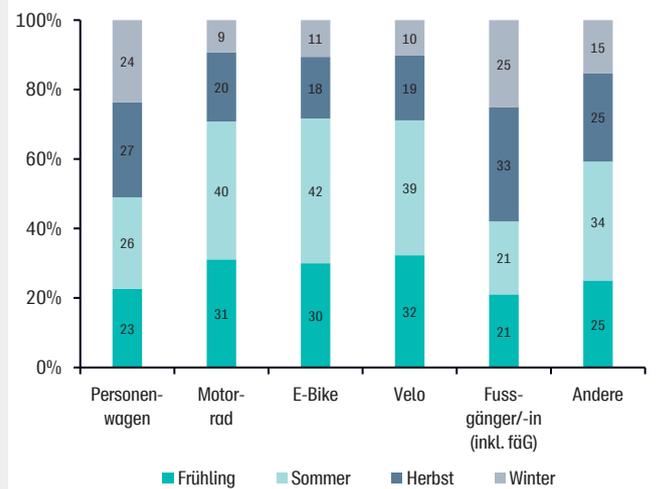
Verteilung der schweren Personenschäden nach Alter und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Jahreszeit und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Geschlecht

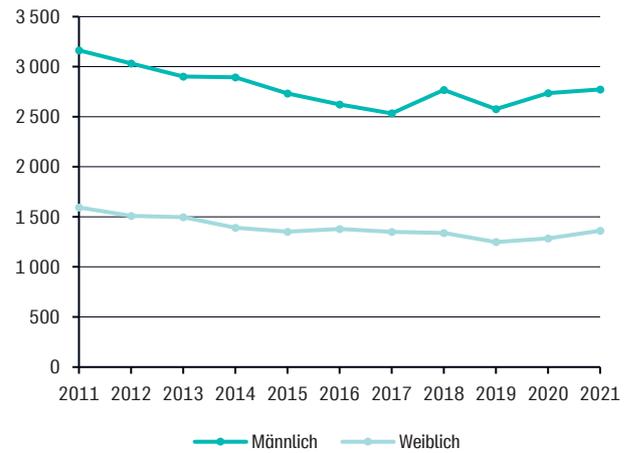
Männer erleiden im Strassenverkehr deutlich mehr schwere Personenschäden als Frauen: $\frac{2}{3}$ der Schwerverletzten und sogar $\frac{3}{4}$ der Getöteten sind Männer.

Die Anzahl der Getöteten pro 10 000 Personenschäden (Letalität) ist bei den Männern doppelt so hoch wie bei den Frauen. Bei Motorradunfällen ist die Letalität bei Männern sogar viermal so hoch. Bei Unfällen im Fussverkehr gibt es hingegen keine entsprechenden Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

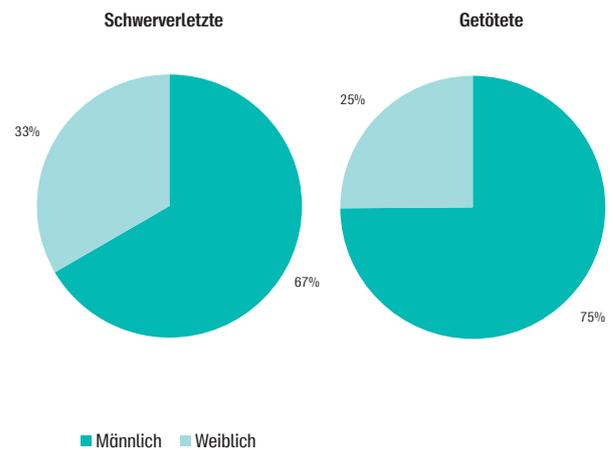
Männer verunfallen vor allem auf dem Motorrad schwer, Frauen in Personenwagen. Tagsüber erleiden Männer hauptsächlich schwere Unfälle mit dem Motorrad (36 %) und mit dem Velo (25 %). In der Nacht sind die meisten schweren Personenschäden bei Unfällen mit dem Auto (28 %) und dem Motorrad (26 %) zu verzeichnen. Bei den Frauen machen Unfälle mit dem Personenwagen oder zu Fuss einen grösseren Anteil aus als bei den Männern.

Männer verursachen als Autofahrende mehr schwere Unfälle als Frauen. So sind 27 % der schweren Unfälle auf PW-Lenker und 15 % auf PW-Lenkerinnen zurückzuführen. Bei schweren Unfällen auf der Autobahn betragen die entsprechenden Anteile 47 % bzw. 22 %. Etwa jeder dritte schwere Unfall, der sich nachts ereignet, wird von Männern am Steuer von Personenwagen verursacht. Schwere Unfälle am Wochenende werden vergleichsweise selten von Frauen am Steuer von Personenwagen verursacht.

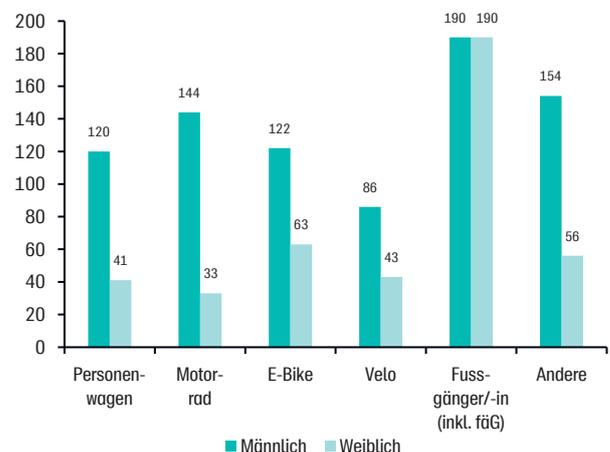
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Geschlecht, 2011–2021



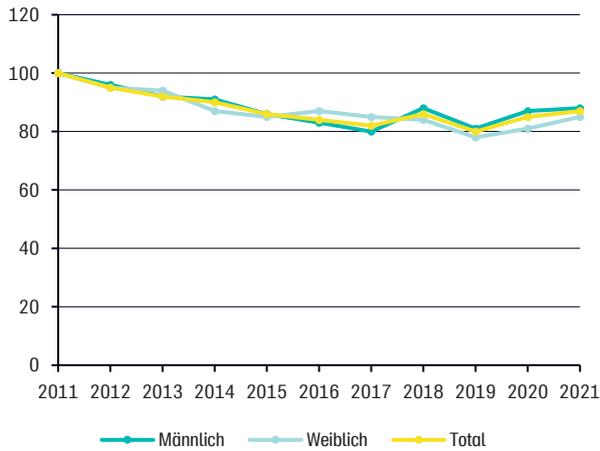
Verteilung der schweren Personenschäden nach Geschlecht, Ø 2017–2021



Letalität nach Geschlecht und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



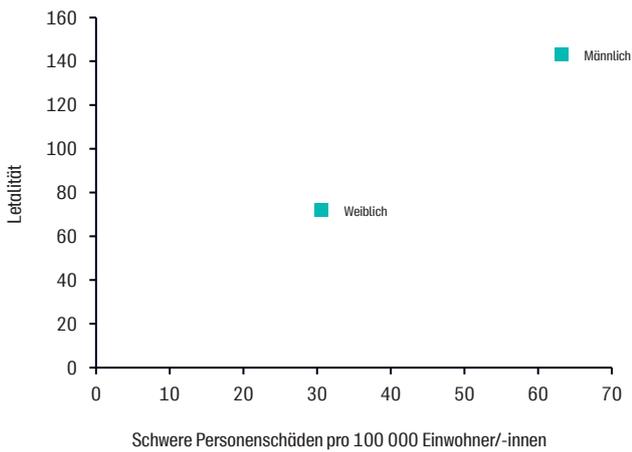
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Geschlecht, 2011–2021



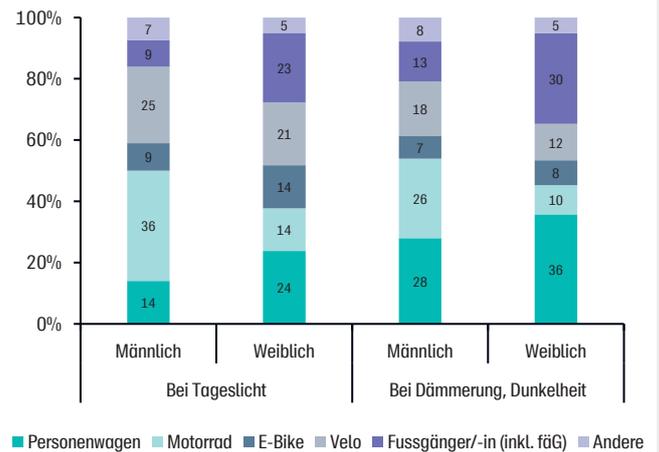
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Geschlecht

| Geschlecht | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011– 2021 |
|--------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------|------------------------------|
| | 2021 | Ø 2017– 2021 | 2021 | Ø 2017– 2021 | |
| Männlich | 2 618 | 2 516 | 154 | 161 | 143 |
| Weiblich | 1 315 | 1 262 | 46 | 54 | 72 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

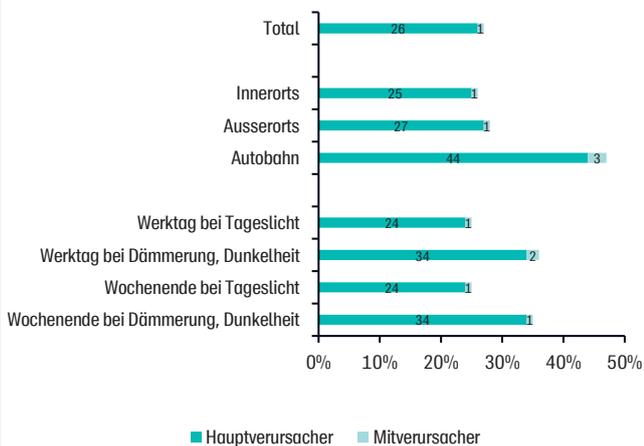
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Geschlecht



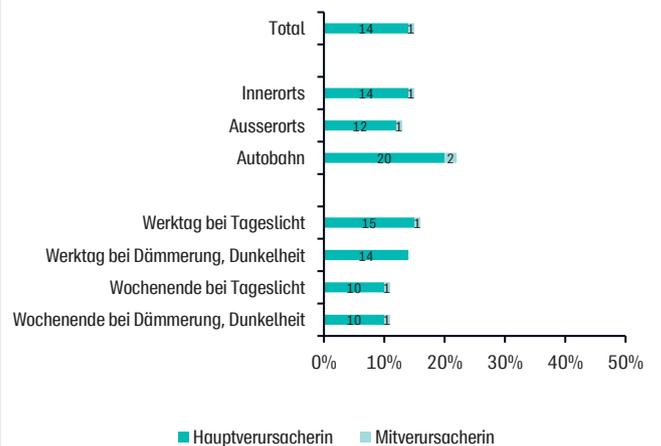
Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Lichtverhältnis, Ø 2017–2021



Anteil von PW-Lenkern als Haupt- oder Mitverursacher von schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Anteil von PW-Lenkerinnen als Haupt- oder Mitverursacherinnen von schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Alter

Die Zahl der schweren Personenschäden sank in der letzten Dekade insgesamt um 13%. Während sie bei den Personen bis 64 Jahre um 18% zurückging, war bei den 65-Jährigen und Älteren ein Anstieg um 12% zu verzeichnen.

Am schwersten sind die Unfallfolgen für die ältesten Verkehrsteilnehmenden: die Letalität der Personen ab 75 Jahren ist rund viermal so hoch wie über alle Altersgruppen hinweg betrachtet. Jede vierte im Strassenverkehr verstorbene Person stammt aus dieser Altersgruppe. Von den schwer oder tödlich verletzten Personen war ein Drittel 45 bis 64 Jahre, ein Viertel 25 bis 44 Jahre alt.

Bezogen auf die Bevölkerung waren am meisten schwere Personenschäden bei den 18- bis 24-Jährigen zu verzeichnen, gefolgt von den 15- bis 17-Jährigen. Am tiefsten waren die bevölkerungsbezogenen Unfallraten bei den Kindern bis 14 Jahre.

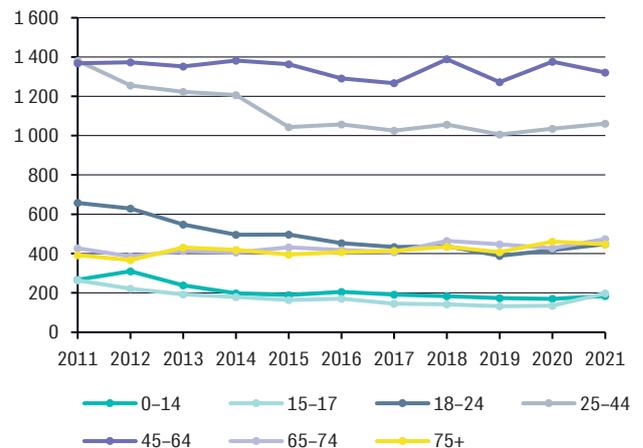
Das bevölkerungsbezogene Risiko für schwere Unfälle verändert sich nicht nur mit dem Alter, sondern auch nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme. Kinder verunfallen bis ca. 11 Jahre am häufigsten zu Fuss, im Alter von 12 bis 15 Jahren mit dem Velo. Im Alter von 16 bis 65 Jahren überwiegen Motorradunfälle, ab 80 Jahren Unfälle als Fussgängerin und Fussgänger.

Bei den 18- bis 24-Jährigen sind 50% der schweren Personenschäden auf Schleuder-/Selbstunfälle zurückzuführen. Bei Kindern bis 14 Jahre liegt dieser Anteil bei 29%.

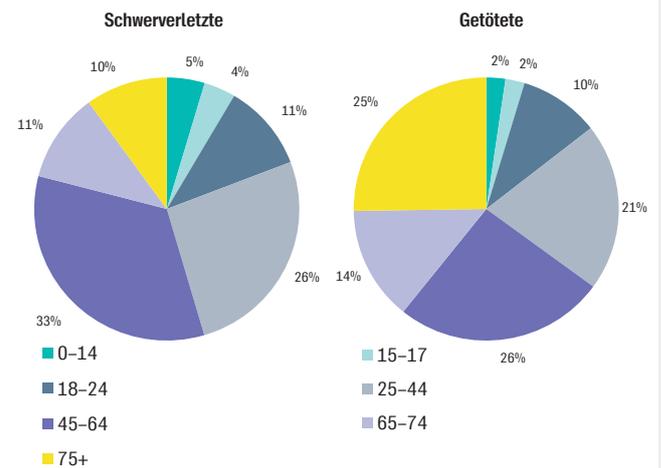
Bei den Altersgruppen zwischen 15 und 64 Jahren sind die meisten schweren Personenschäden auf Motorradunfälle zurückzuführen. Rund ein Drittel der schweren Personenschäden bei Personen ab 75 Jahren betrifft Fussgängerinnen und Fussgänger.

Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Frauen. Während bis zum Alter von 74 Jahren etwa 70% der Betroffenen Männer sind, sind ab 75 Jahren fast gleich viele Frauen wie Männer betroffen.

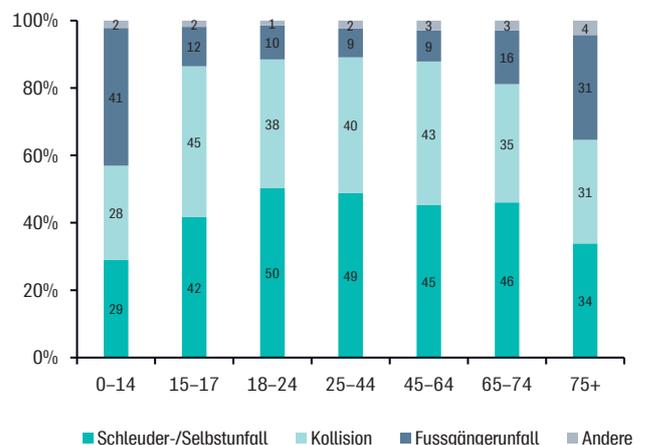
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Alter, 2011–2021



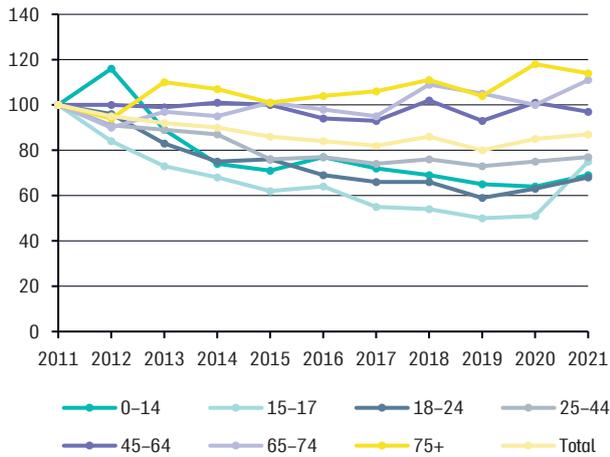
Verteilung der schweren Personenschäden nach Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp und Alter, Ø 2017–2021



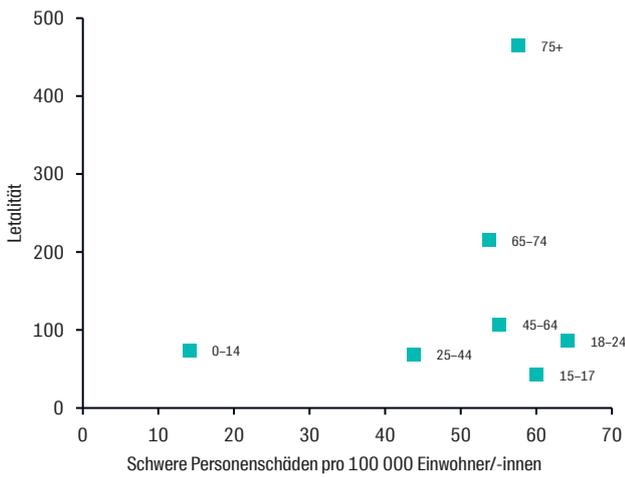
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Alter, 2011–2021



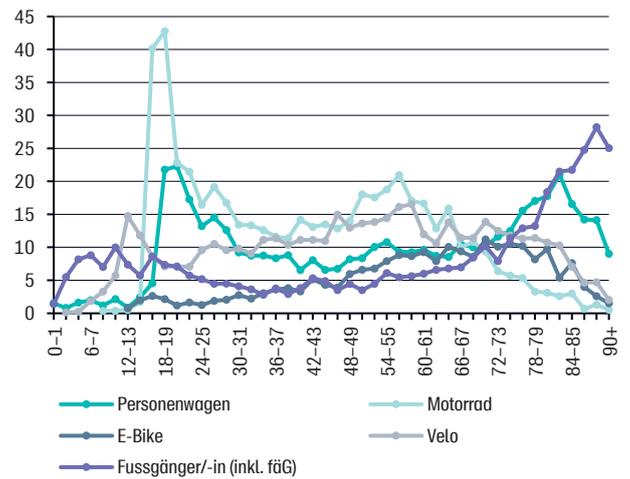
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–14 | 182 | 175 | 2 | 5 | 74 |
| 15–17 | 195 | 146 | 3 | 5 | 43 |
| 18–24 | 425 | 404 | 23 | 21 | 86 |
| 25–44 | 1 024 | 992 | 37 | 44 | 69 |
| 45–64 | 1 272 | 1 270 | 49 | 55 | 107 |
| 65–74 | 442 | 414 | 32 | 30 | 215 |
| 75+ | 393 | 378 | 54 | 54 | 465 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

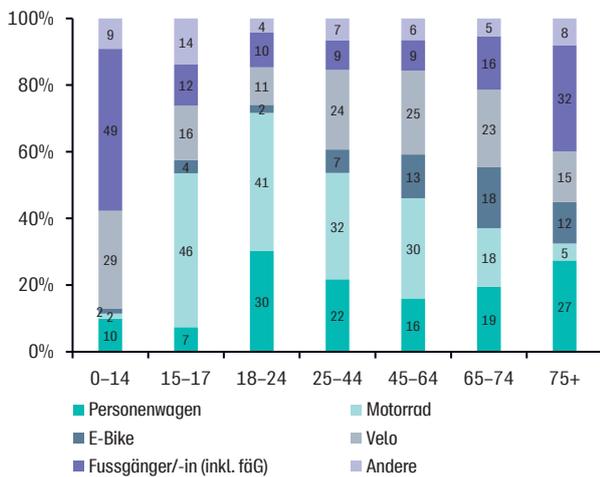
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Alter



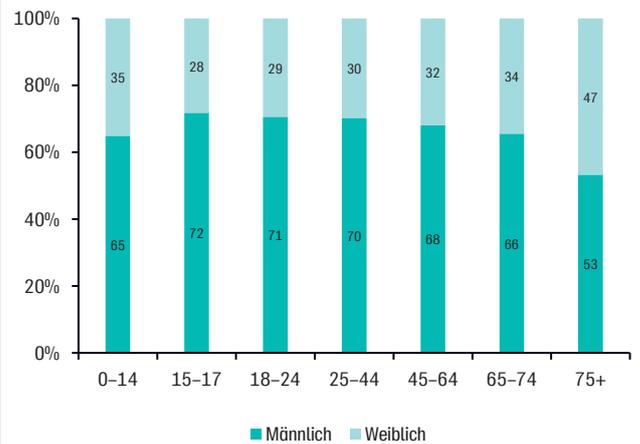
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Geschlecht und Alter, Ø 2017–2021



Region

Die Zahl der schweren Personenschäden nahm in allen drei Sprachregionen der Schweiz im Zeitraum 2011–2021 ab, am stärksten im Tessin. Die Entwicklung der bevölkerungsbezogenen Unfallraten zeigt, dass sich die Unterschiede zwischen den Sprachregionen in diesem Zeitraum verkleinert haben. Allerdings sind Unterschiede zwischen den Regionen wegen der teilweise tiefen Unfallzahlen im Tessin mit Vorsicht zu interpretieren.

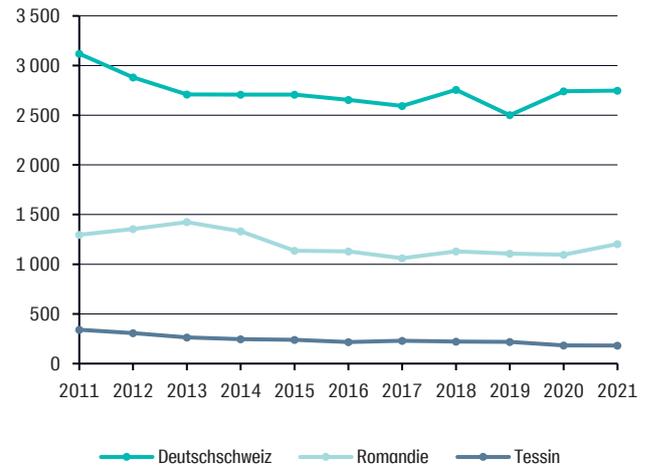
Insgesamt ereignen sich rund zwei Drittel der schweren Personenschäden in der Deutschschweiz. Bezogen auf die Bevölkerungsgrösse gibt es jedoch im Tessin mehr schwere Personenschäden als in den beiden anderen Landesteilen. Die Letalität von Strassenverkehrsunfällen wiederum ist in der Romandie am höchsten, am tiefsten in der Deutschschweiz.

Unterschiede zwischen den Sprachregionen finden sich auch bei der Bedeutung der verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme. Im Tessin ist der Anteil der Motorradunfälle höher als in den anderen Regionen, in der Deutschschweiz ist der Anteil der Unfälle mit dem Velo und mit dem E-Bike höher.

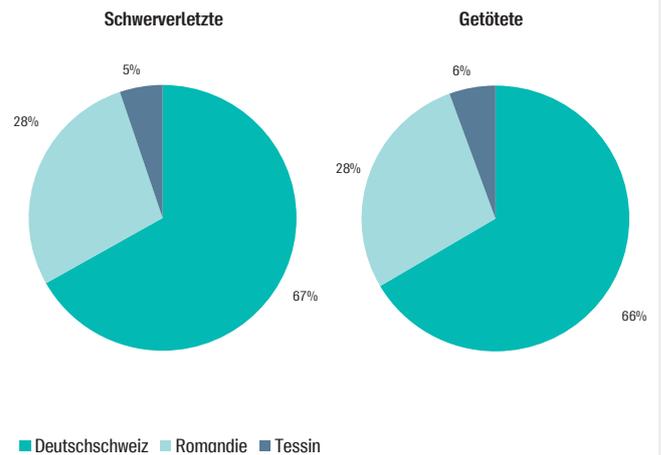
In allen drei Sprachregionen sind die meisten Unfälle Schleuder-/Selbststunfälle, wobei dieser Anteil im Tessin etwas kleiner ist als in der Romandie und der Deutschschweiz. In allen drei Regionen ist der zweithäufigste Unfalltyp der Abbiege-/Einbiegeunfall. Diese beiden Unfalltypen machen zusammen genommen überall etwa 70 % der schweren Unfälle aus.

Alkohol wird in der Romandie und im Tessin häufiger als Unfallursache erfasst als in der Deutschschweiz. Während diese Unfallursache in der Deutschschweiz und in der Romandie 2021 einen etwas tieferen Anteil ausmacht als 2011, blieb der Anteil im Tessin praktisch gleich hoch. Unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit ist im Tessin weniger oft die Unfallursache als in den beiden anderen Regionen. Allerdings wurde dies im Tessin – im Gegensatz zu den beiden anderen Sprachregionen – 2021 häufiger als Unfallursache registriert als 2011.

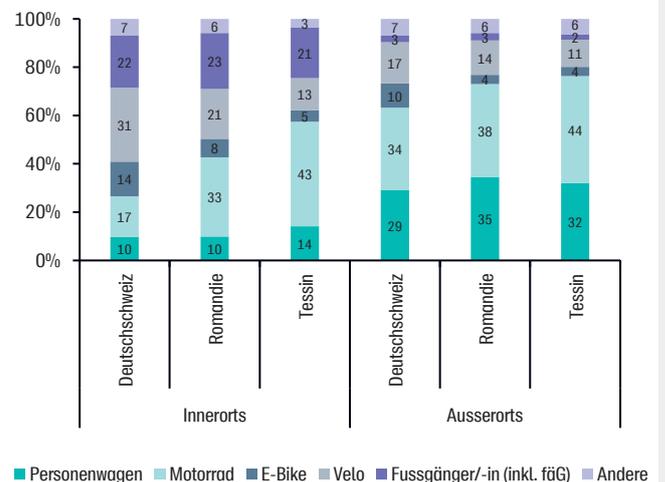
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Sprachregion, 2011–2021



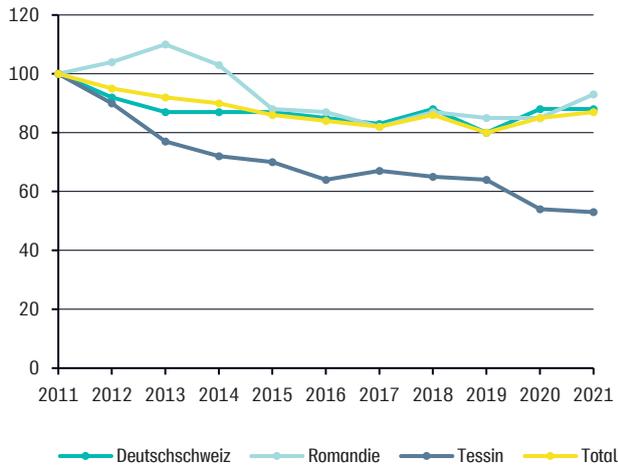
Verteilung der schweren Personenschäden nach Sprachregion, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme, Ortslage und Sprachregion, Ø 2017–2021



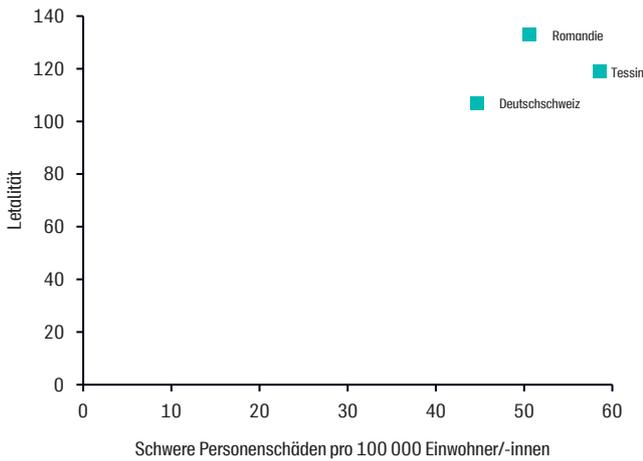
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Sprachregion, 2011–2021



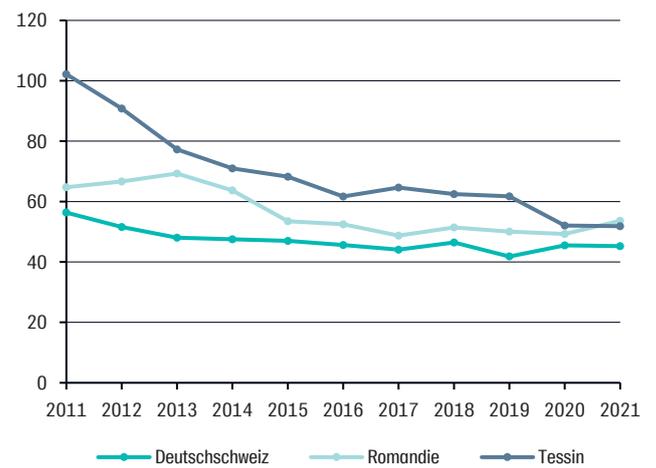
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Sprachregion

| Sprachregion | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Deutschschweiz | 2 622 | 2 524 | 125 | 143 | 107 |
| Romandie | 1 141 | 1 059 | 63 | 60 | 133 |
| Tessin | 170 | 195 | 12 | 12 | 119 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

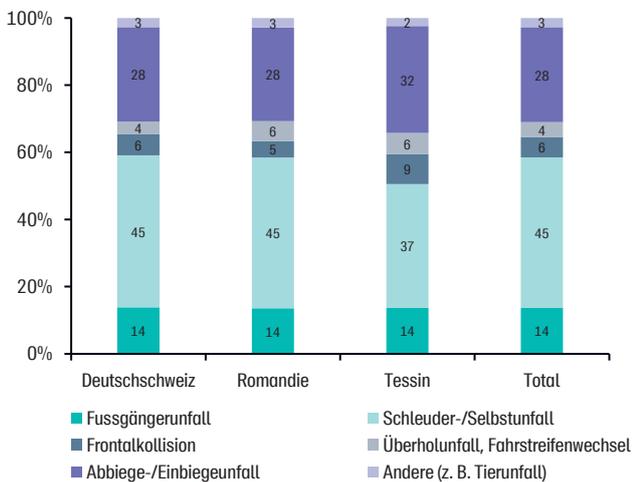
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Sprachregion



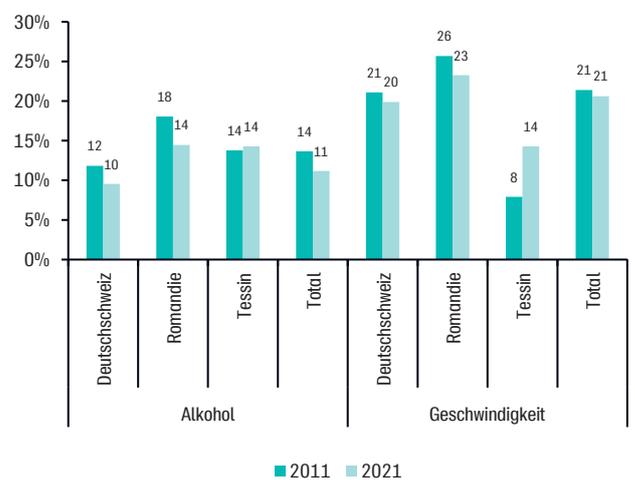
Entwicklung der schweren Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen nach Sprachregion, Ø 2011–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp und Sprachregion, Ø 2017–2021



Anteil der schweren Personenschäden durch Alkohol- und Geschwindigkeitsunfälle nach Sprachregion, 2011/2021



Ortslage

Drei Fünftel der Strassenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten ereignen sich innerorts, tödliche Unfälle jedoch mehrheitlich auf Ausserortsstrassen. Von den 200 tödlichen Unfällen im Jahr 2021 ereigneten sich 102 ausserorts.

Die Wahrscheinlichkeit, an den Verletzungsfolgen eines Unfalls zu sterben (Letalität), ist auf Ausserortsstrassen am höchsten. Sie ist 3-mal so hoch wie auf Innerortsstrassen und doppelt so hoch wie auf Autobahnen.

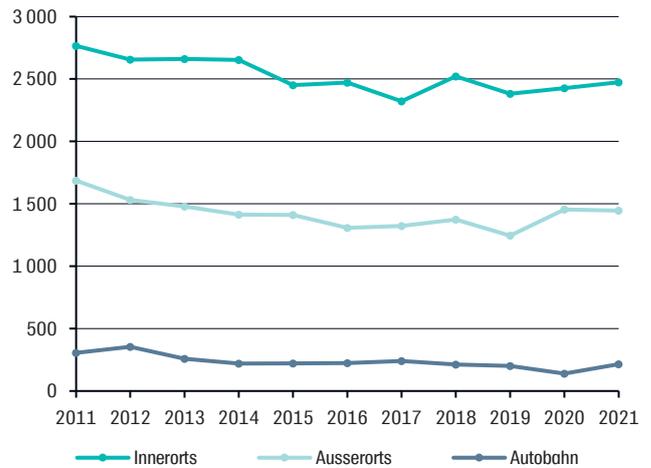
In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der schweren Verkehrsunfälle auf Autobahnen stärker zurückgegangen als auf Innerorts- und Ausserortsstrassen.

Sowohl innerorts als auch ausserorts sowie auf Autobahnen sind Schleuder-/Selbstunfälle der häufigste Unfalltyp. Der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern ist innerorts besonders hoch. Ausserdem ist der Anteil der Frontalkollisionen mit schweren Personenschäden mit 12% ausserorts deutlich höher als innerorts (3%) und auf Autobahnen (2%). Mehr als ein Drittel der schweren Unfälle auf Autobahnen sind Auffahrunfälle.

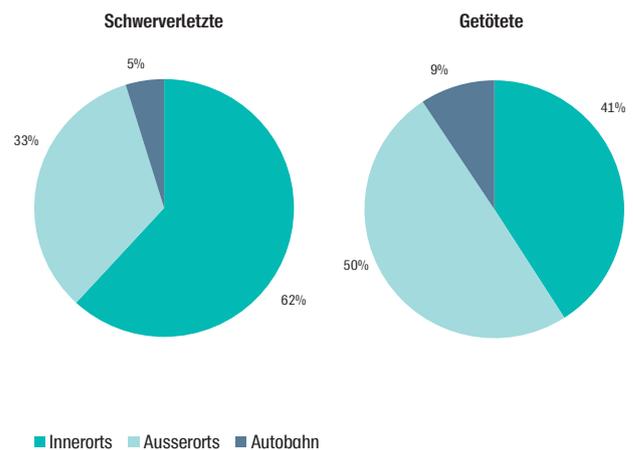
Bei Personen, die innerorts schwer oder tödlich verletzt werden, handelt es sich in rund 60% der Fälle um Zweiradfahrende (Velo, E-Bike, Motorrad). Die grösste Gruppe machen dabei die Velofahrenden aus. Die Motorradfahrenden bilden den grössten Anteil (36%) der Personen, die ausserorts schwere Personenschäden erleiden. Zwei Drittel der auf Autobahnen schwer oder tödlich verletzten Personen sind PW-Insassinnen und -Insassen.

An allen Ortslagen ist die Letalität bei Unfällen in der Dämmerung und in der Nacht höher als am Tag. Sie hängt ausserorts und auf Autobahnen stärker von der Tageszeit und vom Wochentag ab als innerorts. Ausserorts und auf Autobahnen ist die Letalität bei Unfällen in den Wochenendnächten besonders hoch.

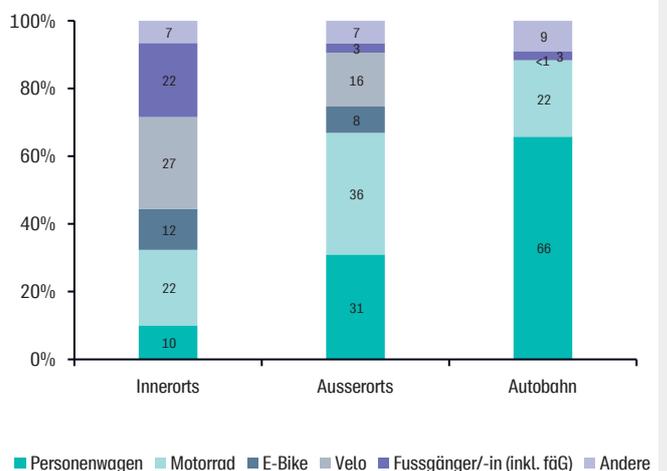
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Ortslage, 2011–2021



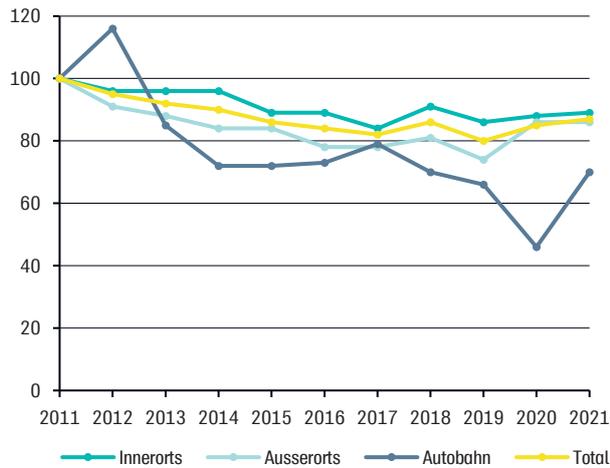
Verteilung der schweren Personenschäden nach Ortslage, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme und Ortslage, Ø 2017–2021



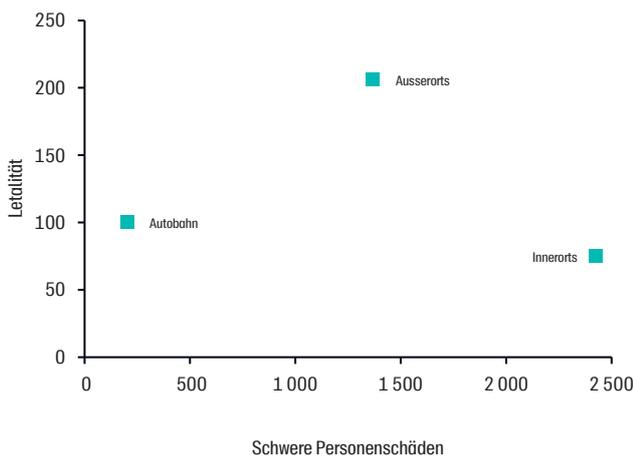
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Ortslage, 2011–2021



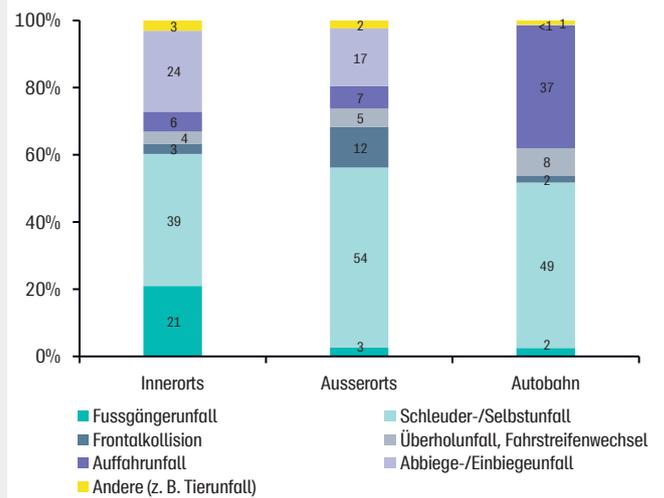
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Ortslage

| Ortslage | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Innerorts | 2 391 | 2 337 | 83 | 88 | 75 |
| Ausserorts | 1 343 | 1 261 | 102 | 107 | 206 |
| Autobahn | 199 | 181 | 15 | 20 | 100 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

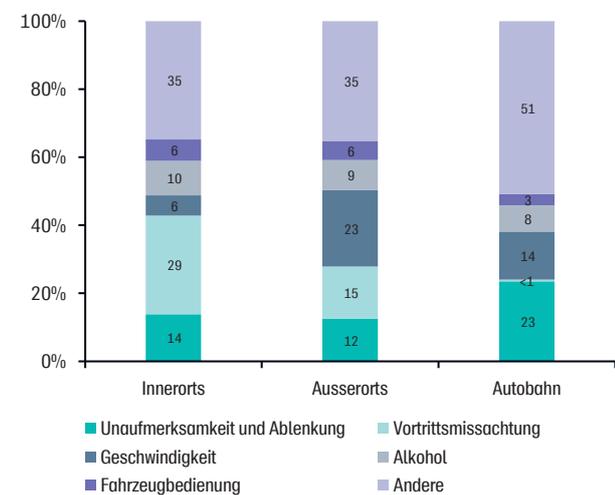
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Ortslage



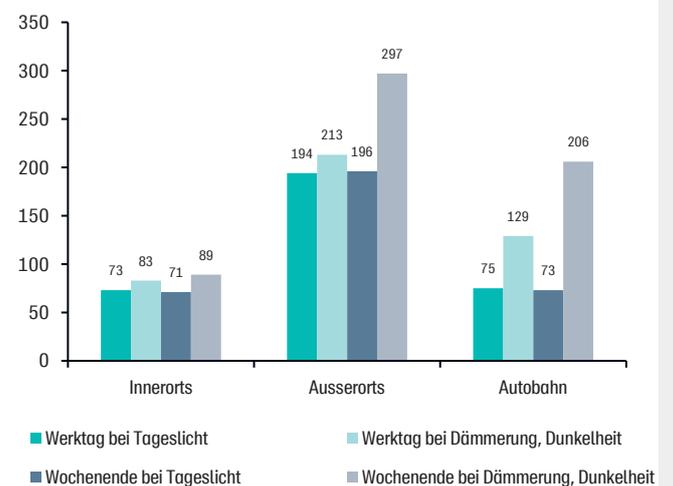
Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp und Ortslage, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Hauptursache und Ortslage, Ø 2017–2021



Letalität nach Zeitfenster und Ortslage, Ø 2011–2021



Zeit

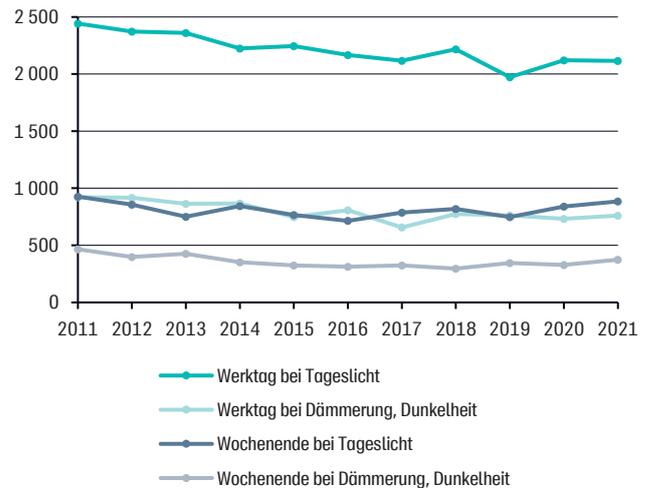
Auf den Schweizer Strassen ereignen sich die meisten schweren Unfälle unter der Woche und, in drei Vierteln der Fälle, am Tag. Unfälle, die sich in der Nacht oder bei Dämmerung ereignen, sind folgenschwere – vor allem, wenn sie sich am Wochenende ereignen. Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass zwischen 21 Uhr und 4 Uhr Alkohol die häufigste Unfallursache ist und dass die Folgen solcher Unfälle oft besonders schwer sind. Tagsüber spielt Alkohol eine untergeordnete Rolle.

Schwere Unfälle infolge nicht angepasster Geschwindigkeit, mangelhafter Fahrzeugbedienung, Vortrittsmissachtung oder Unaufmerksamkeit/Ablenkung ereignen sich tendenziell häufiger am späteren Nachmittag.

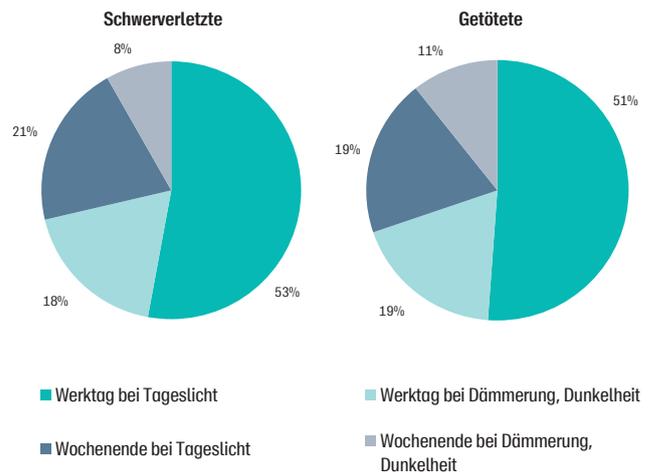
Die Zahl der schweren Unfälle hängt stark von der Tageszeit und vom Wochentag ab. Von Montag bis Freitag ist eine Unfallohäufung gegen 7 Uhr und eine ausgeprägtere gegen 17 Uhr zu verzeichnen. Nach 17 Uhr nimmt die Zahl der schweren Unfälle tendenziell ab. Am Freitag- und Samstagabend ist dieser Rückgang weniger stark. An diesen Abenden sind schwere Personenschäden bis gegen 2 oder 3 Uhr morgens noch relativ häufig zu verzeichnen. Der Anteil der schweren Unfälle in der Nacht oder bei Dämmerung ist bei jungen Erwachsenen mit 42 % deutlich höher als zum Beispiel bei Kindern und Jugendlichen von 0 bis 14 Jahren oder Personen ab 65 Jahren mit jeweils 15 %.

Die Zahl der schwer verunfallten Velo- und Motorradfahrenden variiert stark nach Monaten und hängt mit der Exposition bzw. den Temperaturen zusammen. Von April bis September/Okttober verunglücken mehr Motorrad- und Velofahrende als PW-Insassinnen und -Insassen schwer. Fussgängerinnen und Fussgänger hingegen verunfallen im Winter häufiger schwer als im Sommer.

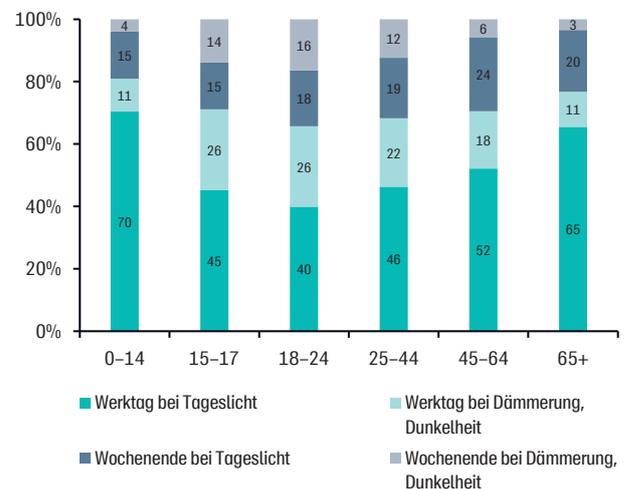
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Zeitfenster, 2011–2021



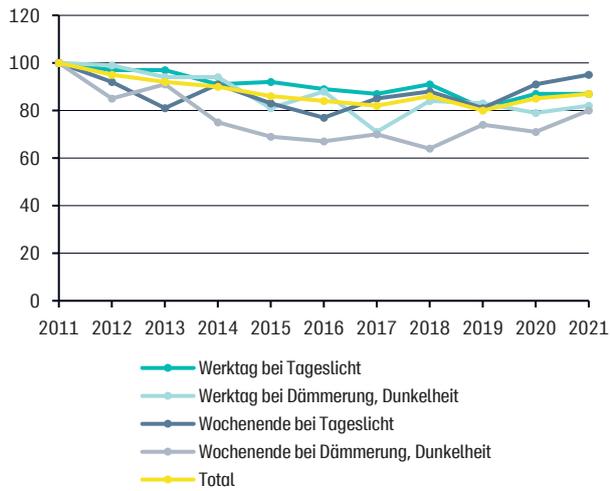
Verteilung der schweren Personenschäden nach Zeitfenster, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Zeitfenster und Alter, Ø 2017–2021



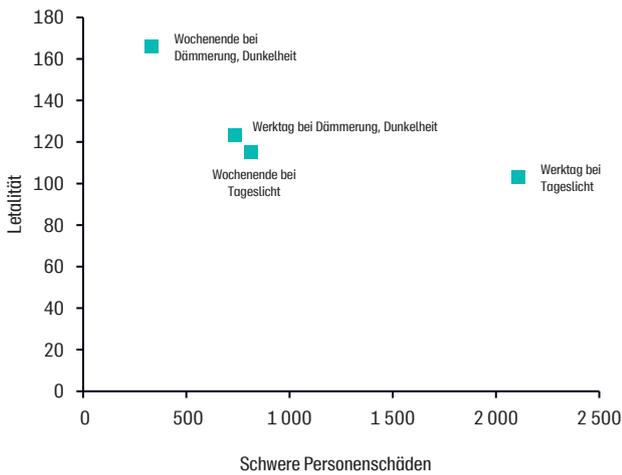
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Zeitfenster, 2011–2021



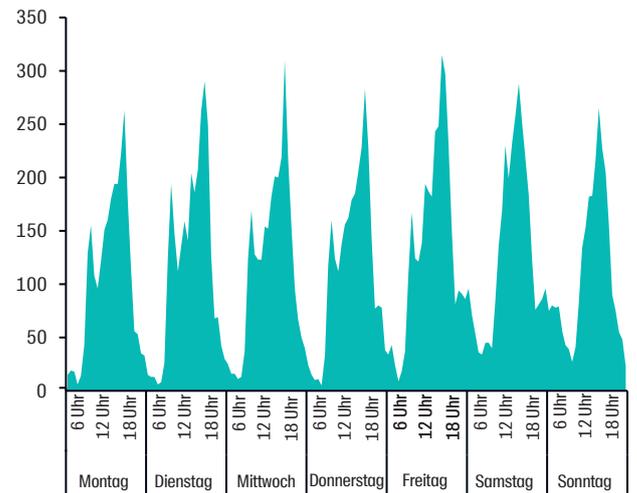
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Zeitfenster

| Zeitfenster | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011– 2021 |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------|------------------------------|
| | 2021 | Ø 2017– 2021 | 2021 | Ø 2017– 2021 | |
| Werktag bei Tageslicht | 2 018 | 1 998 | 97 | 110 | 103 |
| Werktag bei Dämmerung, Dunkelheit | 723 | 696 | 37 | 40 | 123 |
| Wochenende bei Tageslicht | 840 | 773 | 44 | 42 | 115 |
| Wochenende bei Dämmerung, Dunkelheit | 352 | 310 | 22 | 23 | 166 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

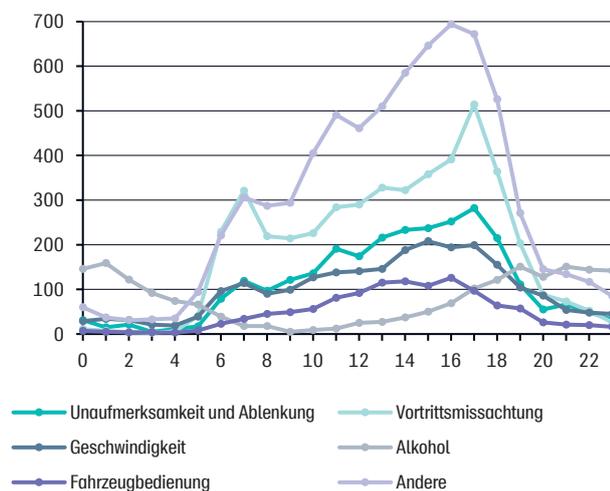
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Zeitfenster



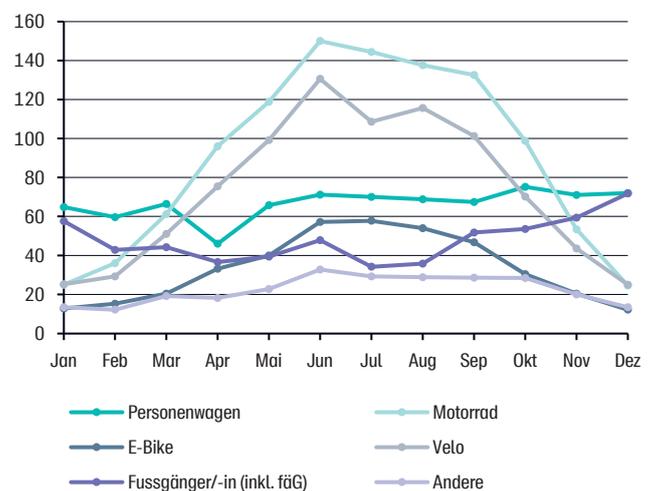
Schwere Personenschäden nach Wochentag und Uhrzeit, Σ 2017–2021



Schwere Personenschäden nach Hauptursache und Uhrzeit, Σ 2017–2021



Schwere Personenschäden nach Verkehrsteilnahme und Monat, Ø 2017–2021



Unfalltypen

Während sich 2021 etwa ein Viertel weniger Zweierkollisionen ereigneten als 2011, gab es 2021 rund 10 % mehr Schleuder-/Selbstunfälle als 10 Jahre zuvor. Mehrfachkollisionen bewegten sich in dieser ganzen Zeit auf einem deutlich tieferen Niveau und waren um 40 % rückläufig.

Schleuder-/Selbstunfälle sind für etwas mehr als 40% der schweren Personenschäden verantwortlich, Zweierkollisionen für fast die Hälfte. Am schwersten sind die Unfallfolgen bei Schleuder-/Selbstunfällen: bei diesen ist die Letalität deutlich höher als bei Kollisionen und anderen Unfalltypen. Zweierkollisionen sind nicht nur deutlich häufiger als Mehrfachkollisionen, auch die Letalität ist dann höher.

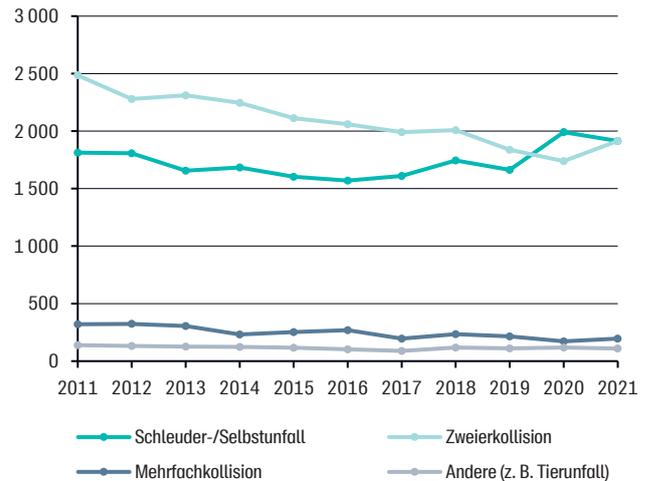
Bei den einzelnen Unfalltypen sind die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme unterschiedlich stark vertreten. Bei den beiden häufigsten Unfalltypen, den Schleuder-/Selbstunfällen und den Zweierkollisionen, sind bei etwas mehr als einem Viertel der schweren Personenschäden Motorradfahrende betroffen. Bei den Schleuder-/Selbstunfällen machen Personen auf dem Velo und in PW ebenfalls jeweils mehr als 20 % aus. Bei den Zweierkollisionen sind nach den Motorradlenkenden die Fussgängerinnen und Fussgänger am stärksten betroffen. Bei Mehrfachkollisionen ist fast die Hälfte der schweren Personenschäden bei PW-Insassinnen und -Insassen zu verzeichnen.

Sowohl Schleuder-/Selbstunfälle als auch Zweierkollisionen treten gehäuft nachmittags auf. Während tagsüber Zweierkollisionen häufiger sind, überwiegen nachts die Schleuder-/Selbstunfälle.

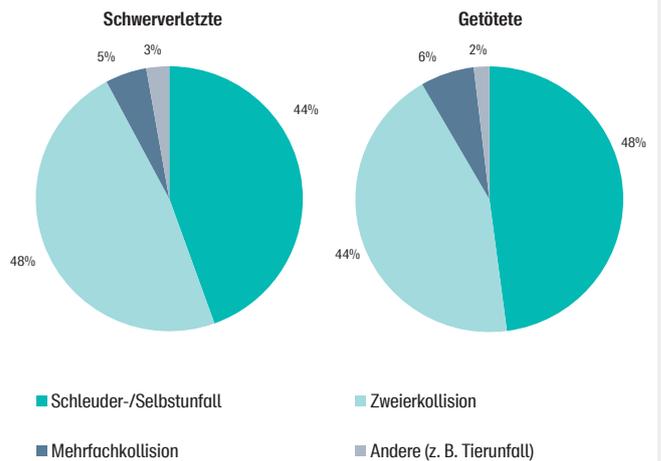
Zweierkollisionen sind in fast der Hälfte der Fälle auf eine Vortrittsmissachtung zurückzuführen. Bei Schleuder-/Selbstunfällen sind unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol sowie Unaufmerksamkeit und Ablenkung die wichtigsten Unfallursachen.

Sowohl bei Schleuder- und Selbstunfällen als auch bei Zweierkollisionen ist die Letalität nachts höher als tagsüber. Bei Mehrfachkollisionen ist kein Unterschied zwischen Tag und Nacht festzustellen.

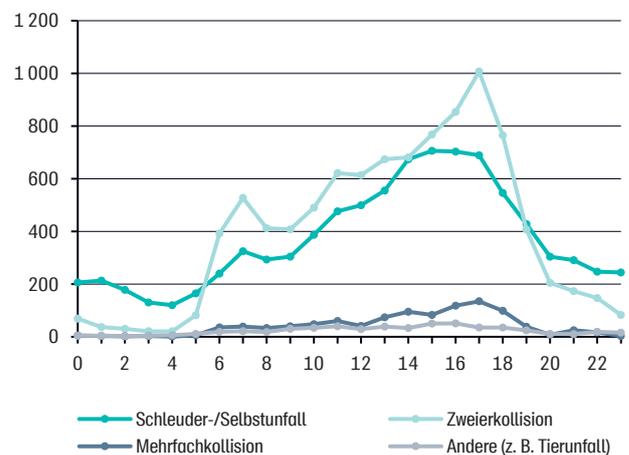
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp, 2011–2021



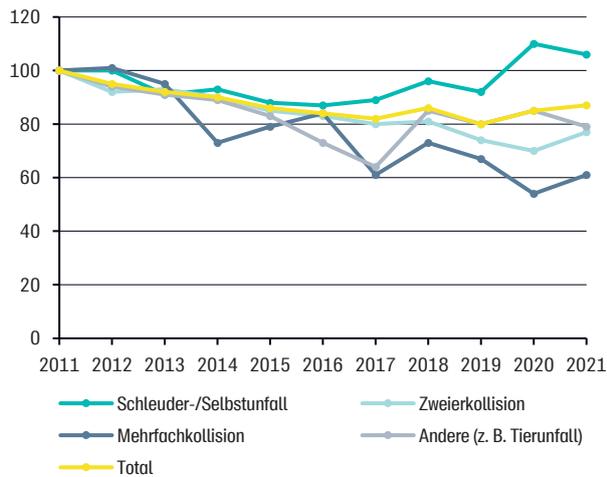
Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp und Uhrzeit, Σ 2017–2021



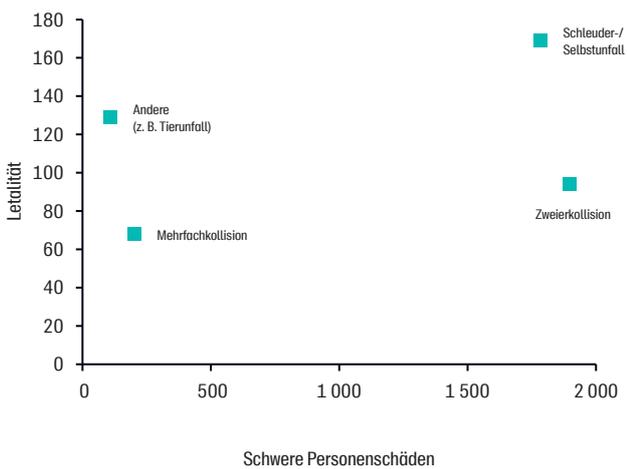
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Unfalltyp, 2011–2021



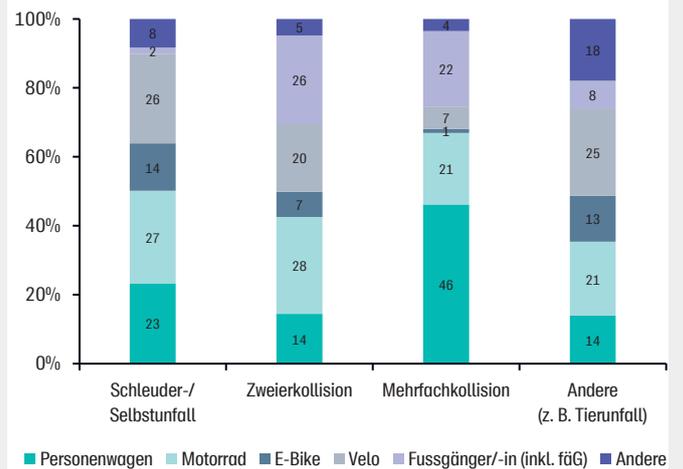
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Unfalltyp

| Unfalltyp | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|---------------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Schleuder-/Selbstunfall | 1 826 | 1 682 | 88 | 103 | 169 |
| Zweierkollision | 1 817 | 1 803 | 97 | 94 | 94 |
| Mehrfachkollision | 184 | 189 | 11 | 14 | 68 |
| Andere (z. B. Tierunfall) | 106 | 105 | 4 | 4 | 129 |
| Total | 3 933 | 3 778 | 200 | 215 | 114 |

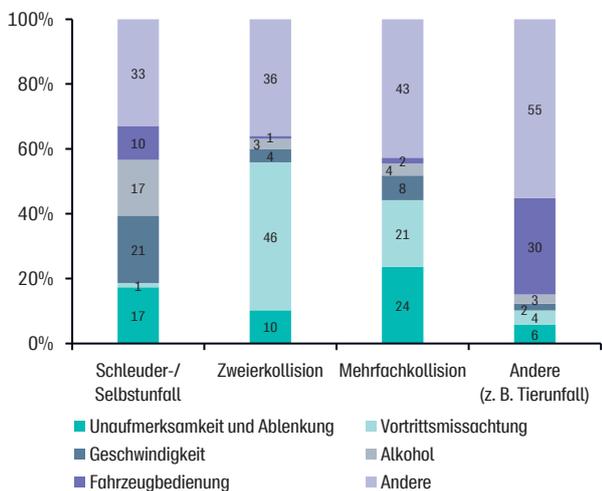
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) nach Unfalltyp



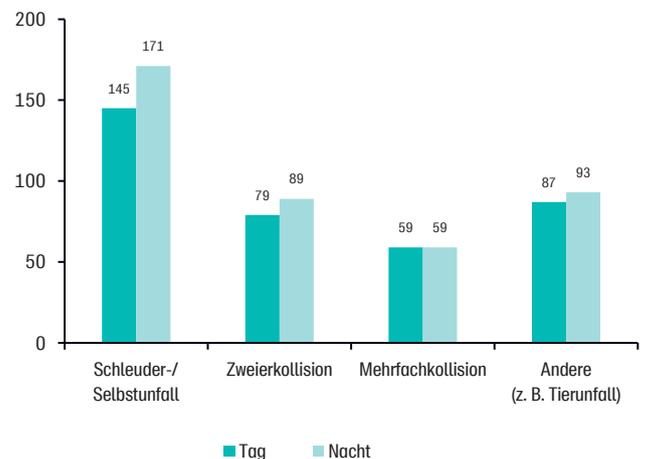
Verteilung der schweren Personenschäden nach Verkehrsteilnahme und Unfalltyp, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen von schweren Unfällen nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



Letalität nach Tageszeit und Unfalltyp, Ø 2017–2021



Unfallursachen

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

Die vier häufigsten Unfallursachen sind Unaufmerksamkeit/Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit und Alkohol. Während 2021 im Vergleich zu 2011 fast 10% mehr schwere Personenschäden wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung registriert wurden, war die Tendenz bei den drei anderen Ursachen rückläufig, am deutlichsten bei Alkohol (-30%).

Am meisten schwere Personenschäden gibt es wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Schwere Unfälle wegen Alkohol oder nicht angepasster Geschwindigkeit sind zwar weniger häufig, die Letalität bei solchen Unfällen ist aber deutlich höher als bei Unfällen, die auf die anderen Ursachen zurückzuführen sind.

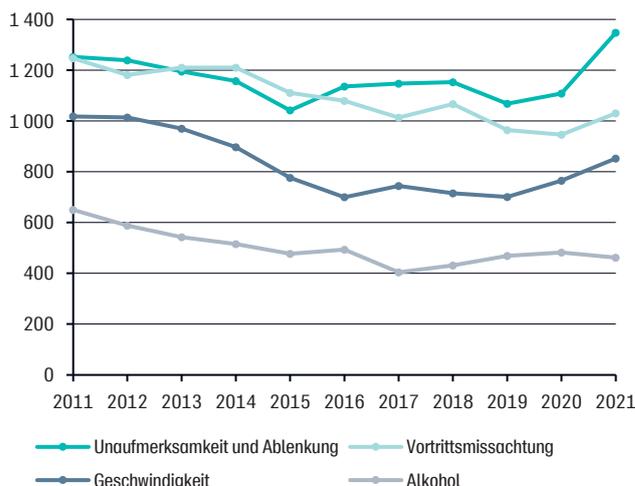
Die vier Ursachen haben bei den verschiedenen Unfalltypen eine unterschiedliche Bedeutung. Mehr als 40% der Kollisionen sind auf eine Vortrittsmissachtung zurückzuführen, rund 10% auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Demgegenüber passiert jeder fünfte Schleuder-/Selbstunfall wegen nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit und jeder sechste wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung bzw. Alkohol.

Innerorts sind schwere Unfälle am häufigsten auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen, ausserorts auf nicht angepasste Geschwindigkeit und auf der Autobahn auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung.

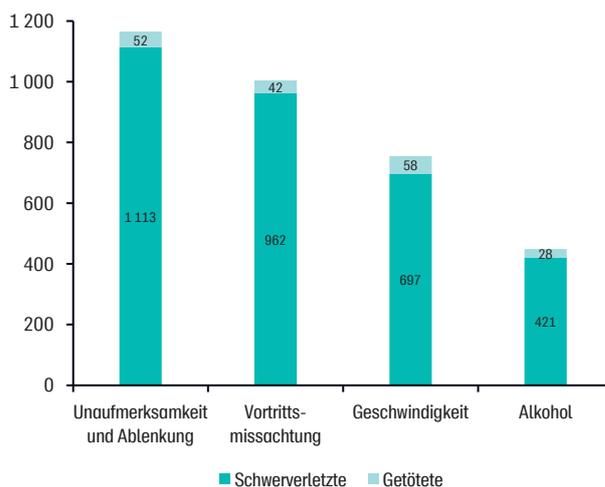
Auch zwischen den Lichtverhältnissen und den Unfallursachen zeigt sich ein Zusammenhang. Während fast ein Drittel der schweren Unfälle in der Nacht auf Alkohol zurückzuführen ist, macht dieser als Unfallursache tagsüber nur 4% aus. Bei Unfällen, die sich tagsüber ereignen, sind Vortrittsmissachtung sowie Unaufmerksamkeit und Ablenkung die häufigsten Unfallursachen.

Bei schweren Unfällen von Seniorinnen und Senioren spielt die Vortrittsmissachtung eine grössere, Alkohol eine geringere Rolle als bei jüngeren Personen. Die grösste Bedeutung hat Alkohol in der Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen. Jeder fünfte schwere Unfall von 18- bis 24-Jährigen ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

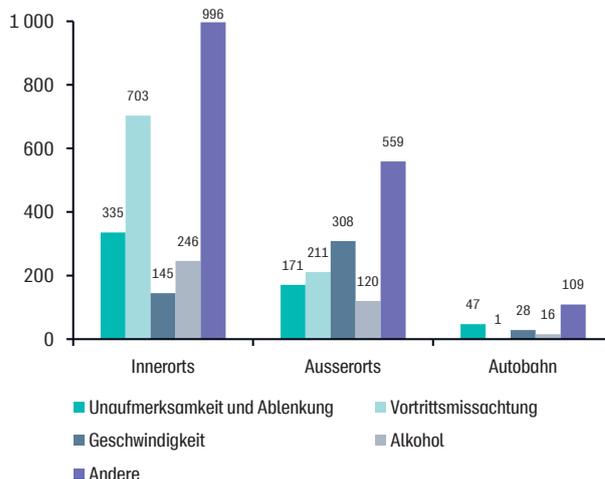
Entwicklung der schweren Personenschäden nach Unfallursache, 2011–2021



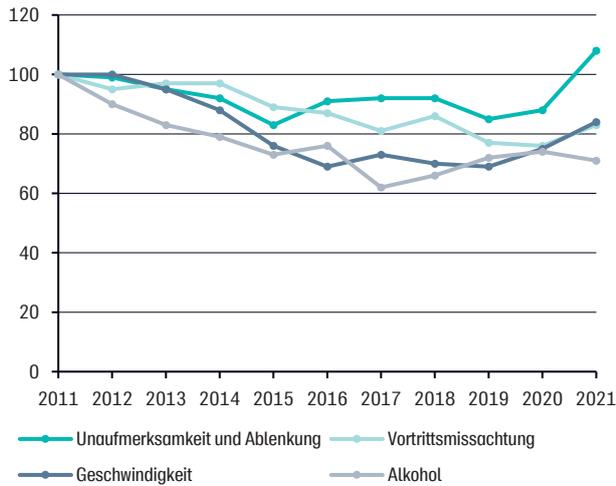
Verteilung der schweren Personenschäden nach Unfallursache, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden nach Hauptursache und Ortslage, Ø 2017–2021



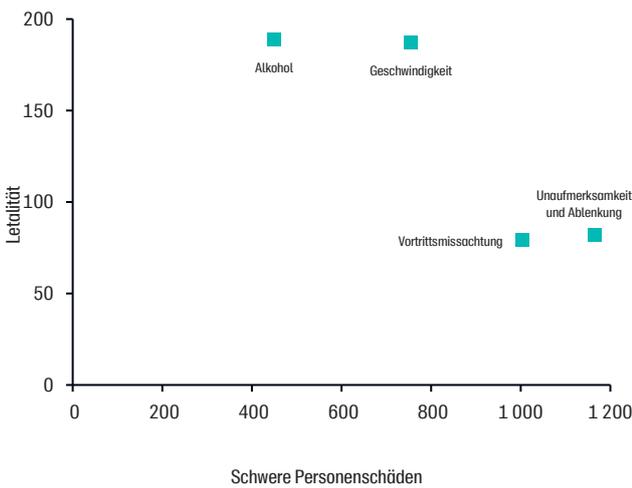
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden nach Unfallursache, 2011-2021



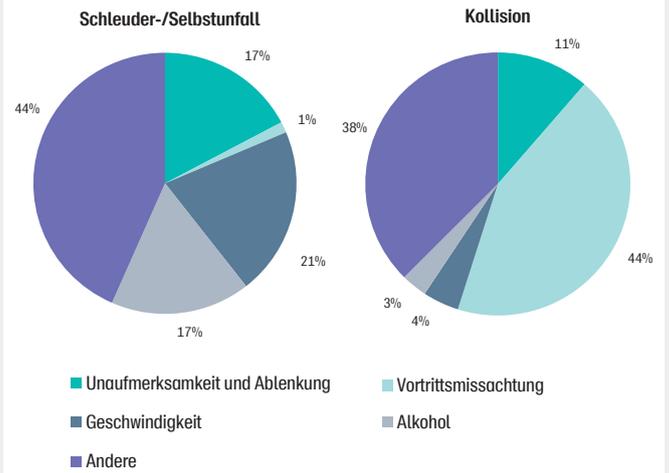
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017-2021) und Letalität (Ø 2011-2021) nach Unfallursache

| Unfallursache | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011-2021 |
|--------------------------------|-----------------|-------------|----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017-2021 | 2021 | Ø 2017-2021 | |
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 1 295 | 1 113 | 53 | 52 | 82 |
| Vortrittsmissachtung | 988 | 962 | 42 | 42 | 79 |
| Geschwindigkeit | 797 | 697 | 55 | 58 | 187 |
| Alkohol | 441 | 421 | 21 | 28 | 189 |

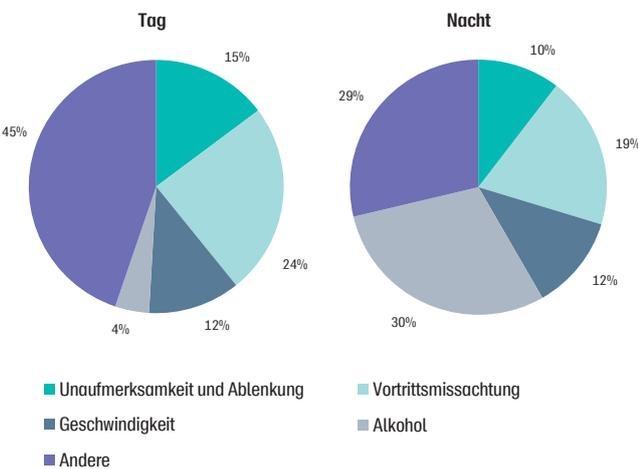
Schwere Personenschäden (Ø 2017-2021) und Letalität (Ø 2011-2021) nach Unfallursache



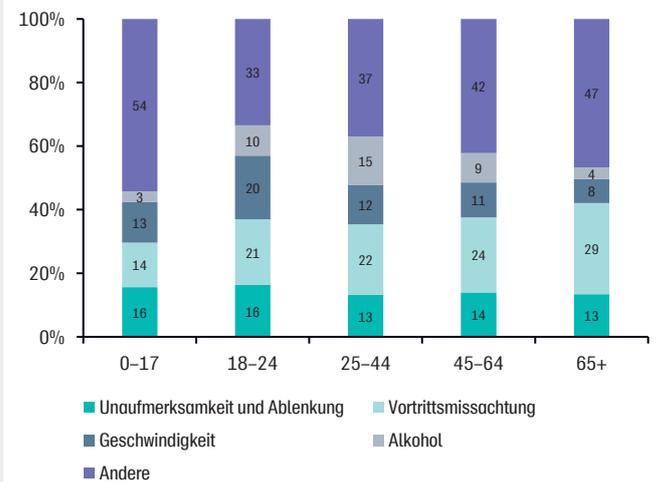
Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen nach Unfalltyp, Ø 2017-2021



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen nach Lichtverhältnis, Ø 2017-2021



Verteilung der Hauptursachen von schweren Unfällen nach Alter der Hauptverursacher/-innen, Ø 2017-2021



Internationaler Vergleich

Die Daten der OECD erlauben es, das Unfallgeschehen verschiedener Länder miteinander zu vergleichen. Pro Land liegen Angaben zur Anzahl getöteter Personen pro Million Einwohnerinnen und Einwohner vor. Ergeben sich Unterschiede zwischen den Ländern, so dürften diese zumindest teilweise auf Unterschiede im Mobilitätsverhalten zurückzuführen sein.

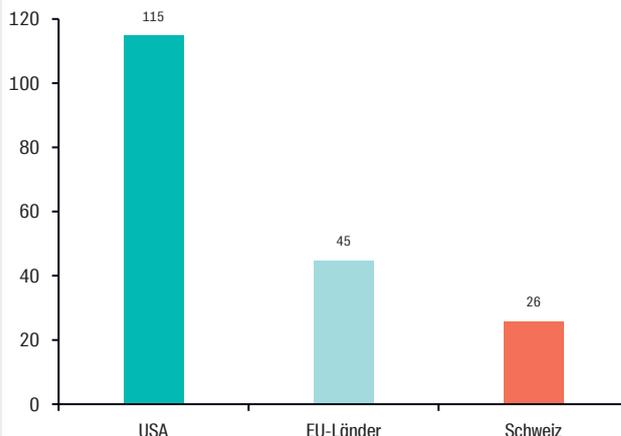
Die Schweiz zählt zu den Ländern mit den sichersten Strassen. Im Jahr 2020 wurden 26 Personen pro Million Einwohnerinnen und Einwohner im Strassenverkehr getötet. Am niedrigsten ist diese Zahl in Norwegen mit 17 Getöteten, am höchsten ist sie in den USA mit 118 Getöteten. Wenn die Schweiz die gleiche Sterblichkeitsrate aufweisen würde wie die USA, kämen hier jährlich etwa 1020 Personen im Strassenverkehr ums Leben – so viele wie vor 36 Jahren. Hätte sie die gleiche Sterblichkeitsrate wie Norwegen, läge die Zahl für 2020 bei 150 Getöteten. In der Schweiz starben in jenem Jahr 227 Personen im Strassenverkehr.

In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Getöteten pro Million Einwohnerinnen und Einwohner in der Schweiz um 37 % zurückgegangen. In zehn OECD-Ländern war der Rückgang sogar noch stärker. Norwegen ist das Paradebeispiel: Es ist das Land mit den sichersten Strassen und dem stärksten Rückgang der Zahl der Getöteten in den letzten zehn Jahren.

Für Personen zwischen 18 und 64 Jahren erweist sich die Verkehrssicherheit in der Schweiz als besonders hoch. Die Sterblichkeitsrate in dieser Altersgruppe ist in unserem Land deutlich niedriger als in den Staaten der EU. Im Gegensatz dazu ist die Sterblichkeitsrate von Kindern im Strassenverkehr in der Schweiz genauso hoch wie in der EU. Für Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit von Kindern in der Schweiz gibt es also noch Potenzial.

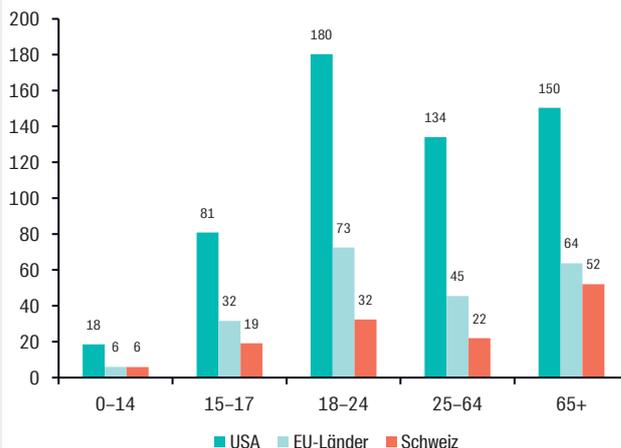
Im Verhältnis zur Bevölkerung sterben auf Schweizer Strassen besonders wenige PW-Insassinnen und -Insassen. Im internationalen Vergleich schneidet nur Japan in dieser Hinsicht besser ab. Auch beim Fussverkehr befindet sich die Schweiz im Viertel der sichersten Länder. In Bezug auf die Sicherheit von Motorradfahrenden liegt die Schweiz jedoch nur im Mittelfeld und hinsichtlich der Velofahrenden mit fünf Getöteten pro Million Einwohnerinnen und Einwohner gar im letzten Drittel.

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2016–2020



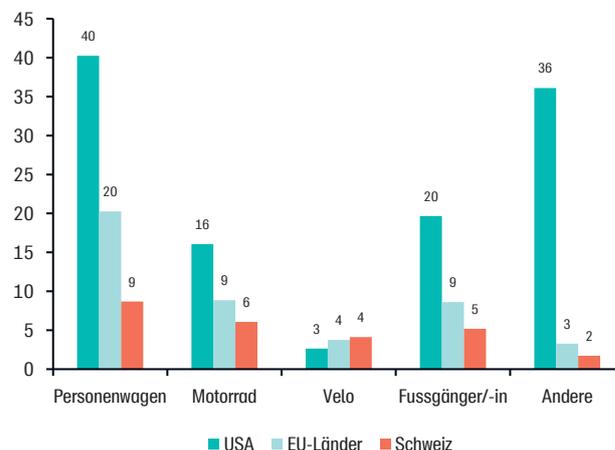
Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen nach Alter im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2016–2020



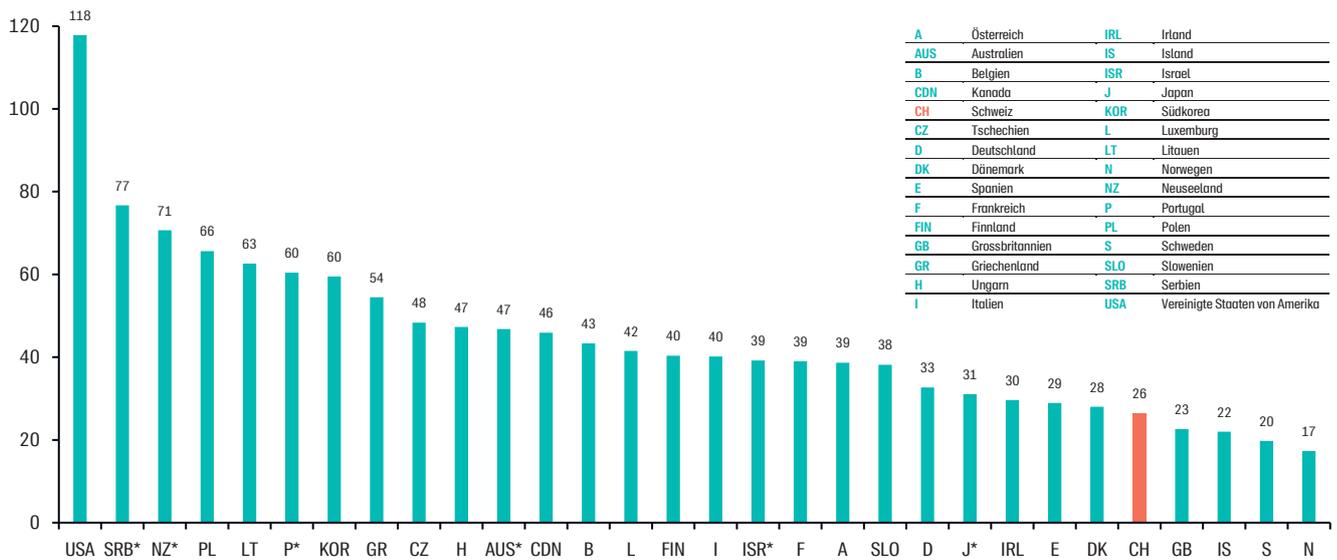
Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen nach Verkehrsteilnahme im Vergleich USA, EU-Länder und Schweiz, Ø 2016–2020



Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen im internationalen Vergleich, 2020



* Werte 2019

Quelle: OECD: IRTAD

Prozentuale Veränderung der Anzahl Getöteter pro 1 Mio. Einwohner/-innen von 2010 zu 2020 im internationalen Vergleich



* Werte 2019

Quelle: OECD: IRTAD

Getötete pro 1 Mio. Einwohner/-innen nach Verkehrsteilnahme im internationalen Vergleich, 2020

| Verkehrsteilnahme | USA | SRB* | NZ* | PL | LT | P* | KOR | GR | CZ | H | AUS* | CDN | B | L | FIN | I | ISR* | F | A | SLO | D | J* | IRL | E | DK | CH | GB | IS | S | N |
|-------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Personenwagen | 41 | 36 | 48 | 31 | 29 | 22 | 11 | 19 | 25 | 23 | 22 | 27 | 19 | 14 | 23 | 17 | 14 | 19 | 16 | 18 | 14 | 7 | 14 | 11 | 14 | 8 | 10 | 14 | 10 | 8 |
| Motorrad | 17 | 6 | 11 | 8 | 6 | 15 | 13 | 20 | 6 | 6 | 8 | 6 | 8 | 11 | 4 | 11 | 7 | 9 | 9 | 11 | 7 | 5 | 3 | 7 | 3 | 7 | 4 | 8 | 3 | 4 |
| Velo | 3 | 9 | 2 | 7 | 5 | 3 | 4 | 1 | 5 | 4 | 2 | 1 | 7 | 5 | 6 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 2 | 0 | 2 | 1 |
| Fussgänger/-in | 20 | 19 | 6 | 17 | 19 | 13 | 21 | 7 | 9 | 11 | 6 | 8 | 6 | 6 | 4 | 7 | 10 | 6 | 6 | 3 | 5 | 11 | 7 | 5 | 4 | 4 | 5 | 0 | 2 | 3 |
| Andere | 37 | 7 | 4 | 4 | 4 | 8 | 10 | 7 | 4 | 3 | 9 | 4 | 3 | 5 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| Total | 118 | 77 | 71 | 66 | 63 | 60 | 60 | 54 | 48 | 47 | 47 | 46 | 43 | 42 | 40 | 40 | 39 | 39 | 39 | 38 | 33 | 31 | 30 | 29 | 28 | 26 | 23 | 22 | 20 | 17 |

* Werte 2019

Quelle: OECD: IRTAD





Unfallgeschehen im Detail

Die Unfallzahlen entwickelten sich in den letzten Jahren je nach Verkehrsteilnehmergruppe unterschiedlich. Während schwere Personenschäden bei Personenwageninsassinnen und -insassen, Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Töffahrenden zurückgingen, verletzen sich auf dem Velo heute praktisch gleich viele Personen wie vor zehn Jahren. Mittlerweile betreffen drei von fünf schweren Personenschäden Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge. Auch verletzen sich immer mehr Seniorinnen und Senioren im Strassenverkehr.

Personenwagen

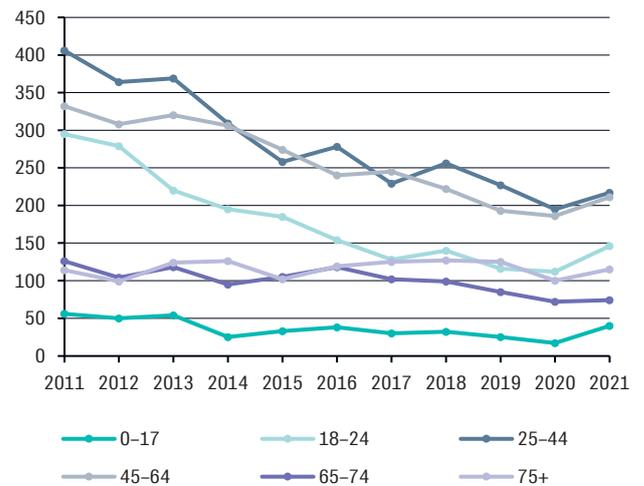
Von 2011 bis 2020 hat sich die Zahl der schweren Personenschäden von PW-Insassinnen und -insassen stetig reduziert. 2021 setzte sich diese Entwicklung nicht mehr fort: Im Vergleich zum Vorjahr haben die schweren Personenschäden um 18 % zugenommen. Diese Zunahme ergibt sich durch einen Anstieg der Unfälle mit Schwerverletzten. Bei den Getöteten konnte hingegen eine Abnahme verzeichnet werden.

Die Zunahme der schweren Personenschäden von Personenwageninsassinnen und -insassen im Jahr 2021 betraf alle Altersgruppen. Am deutlichsten fiel der Anstieg aber bei den 0- bis 17-Jährigen aus, wo sich die schweren Personenschäden mehr als verdoppelten. In absoluten Zahlen macht diese Altersgruppe aber nach wie vor nur einen geringen Anteil der Schwerverletzten und Getöteten aus.

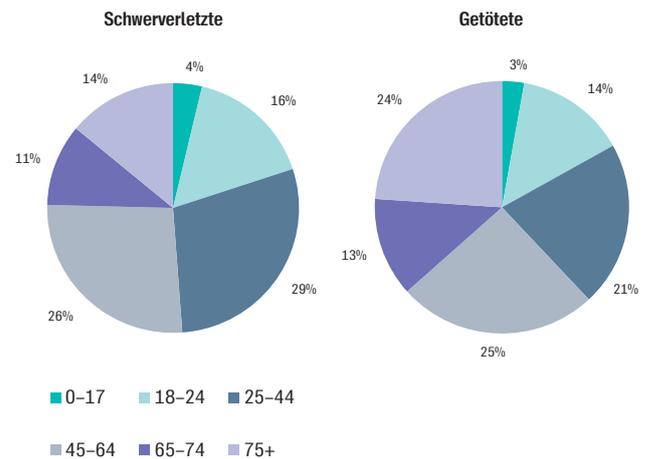
In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse ziehen sich die jungen Erwachsenen bei PW-Unfällen die meisten schweren Personenschäden zu: Pro 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner wurden bei den 18- bis 24-Jährigen im 5-Jahres-Schnitt 19 schwere oder tödliche Verletzungen registriert. An zweiter Stelle liegen die 75-Jährigen und älteren mit 16 schweren Personenschäden. Die anderen Altersgruppen weisen einen Wert tiefer als 11 auf.

Die schweren und tödlichen Verletzungen von Personenwageninsassinnen und -insassen sind ungefähr je hälftig auf Schleuder-/Selbstunfälle und auf Kollisionen zurückzuführen. Die häufigste Hauptursache bei den Schleuder-/Selbstunfällen ist die nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit (26 %), gefolgt vom Alkoholkonsum (22 %). Kollisionen sind oftmals auf Vortrittsmissachtungen und Unaufmerksamkeit/Ablenkung zurückzuführen (je ca. 20 %). Sowohl die schweren Schleuder-/Selbstunfälle wie auch die schweren Kollisionen ereignen sich in mehr als der Hälfte der Fälle ausserorts. Die Auffahrnfälle passieren jedoch am häufigsten auf Autobahnen.

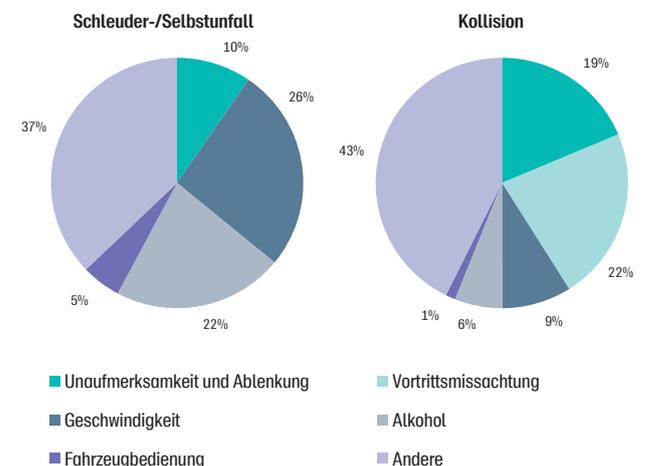
Entwicklung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen nach Alter, 2011–2021



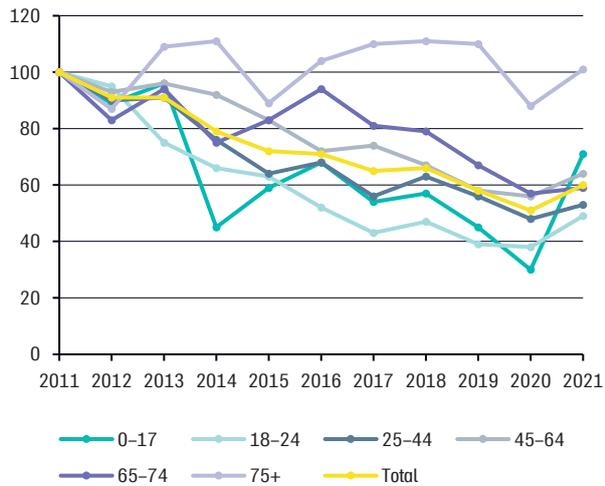
Verteilung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen nach Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von PW-Insassen/-innen nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



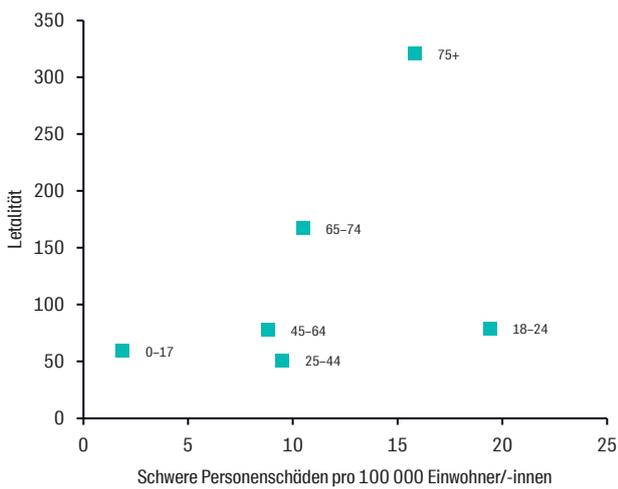
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen nach Alter, 2011–2021



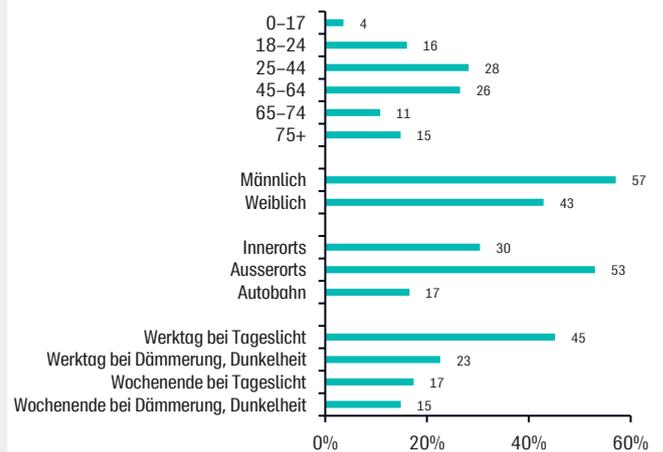
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei PW-Insassen/-innen nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–17 | 39 | 27 | 1 | 2 | 59 |
| 18–24 | 135 | 118 | 11 | 10 | 79 |
| 25–44 | 202 | 210 | 15 | 15 | 51 |
| 45–64 | 198 | 193 | 13 | 18 | 78 |
| 65–74 | 67 | 77 | 7 | 9 | 167 |
| 75+ | 97 | 102 | 18 | 17 | 321 |
| Total | 738 | 727 | 65 | 72 | 85 |

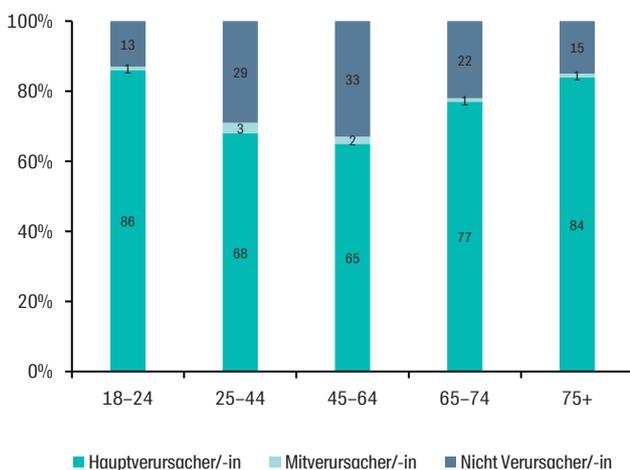
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei PW-Insassen/-innen nach Alter



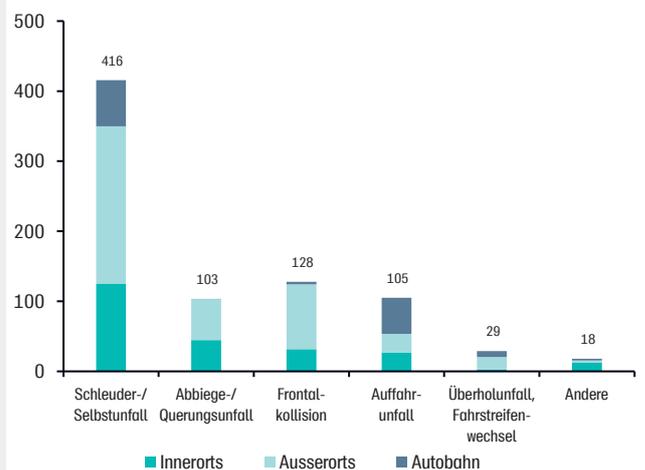
Verteilung der schweren Personenschäden bei PW-Insassen/-innen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden bei PW-Lenkenden nach Alter der Lenker/-innen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei PW-Insassen/-innen nach Ortslage und Unfalltyp, Ø 2017–2021



Motorrad

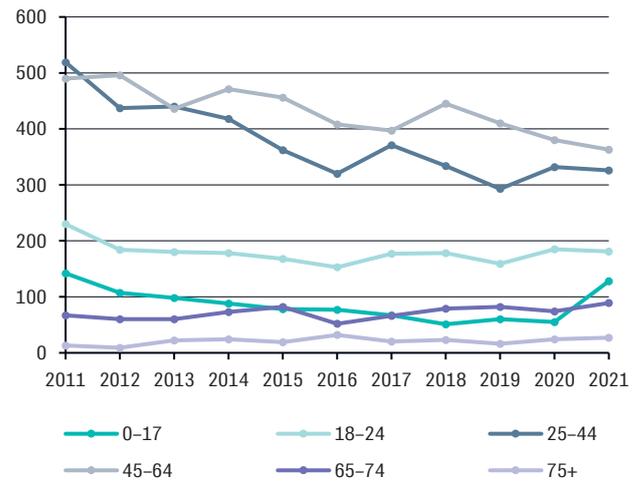
Nachdem die schweren Motorradunfälle in der ersten Hälfte der letzten Dekade um ungefähr ein Viertel zurückgegangen waren, ergaben sich in den letzten fünf Jahren keine wesentlichen Veränderungen mehr. Eine Auffälligkeit zeigt sich jedoch bei der Altersgruppe der 0- bis 17-Jährigen: Hier haben sich die schweren Personenschäden von 2020 bis 2021 mehr als verdoppelt. Dieser Anstieg ist vor allem auf die 16- und 17-Jährigen zurückzuführen. Sie machen weitaus den grössten Teil der schweren Personenschäden dieser Altersgruppe aus. Die gestiegene Zahl ihrer schweren Unfälle dürfte damit zusammenhängen, dass sie seit 2021 Zugang zu 125-ccm-Motorrädern haben.

Absolut betrachtet sind die meisten schweren und tödlichen Verletzungen bei den 45- bis 64-Jährigen zu verzeichnen, gefolgt von den 25- bis 44-Jährigen. In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse sind die jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren übervertreten. Die ältesten Altersgruppen weisen bei einem Tödfunfall das höchste Sterberisiko auf. Über 80 % der schwer und tödlich verletzten Motorradfahrer sind männlichen Geschlechts.

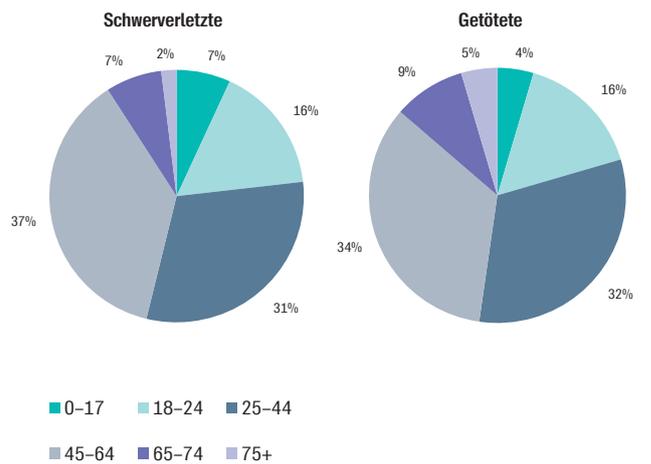
Etwas mehr als die Hälfte der schweren Personenschäden von Motorradfahrern ereignen sich infolge einer Kollision, 45 % infolge eines Schleuder-/Selbstunfalls. Der häufigste Kollisionstyp ist der Abbiege-/Querungsunfall. Dieser geschieht in zwei Dritteln der Fälle innerorts. Dieser geschieht in zwei Dritteln der Fälle innerorts. Die mit Abstand häufigste Hauptursache der Kollisionen ist mit 43 % die Vortrittsmissachtung. Schleuder-/Selbstunfälle passieren etwas häufiger ausserorts als innerorts (53 % vs. 42 %). Knapp jeder dritte dieser Unfälle ist auf überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen (31 %). Unfälle auf Autobahnen machen mit 4 % einen kleinen Teil der schweren Personenschäden von Motorradfahrern aus. Mehrheitlich handelt es sich dabei um Schleuder-/Selbstunfälle oder um Auffahrunfälle.

Über alle Unfalltypen hinweg werden die schwer verunfallten Motorradlenker in etwa zwei Dritteln der Fälle als Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher ihres Unfalls registriert. Bei den jüngeren Altersgruppen fällt dieser Anteil leicht höher aus als bei den älteren Altersgruppen.

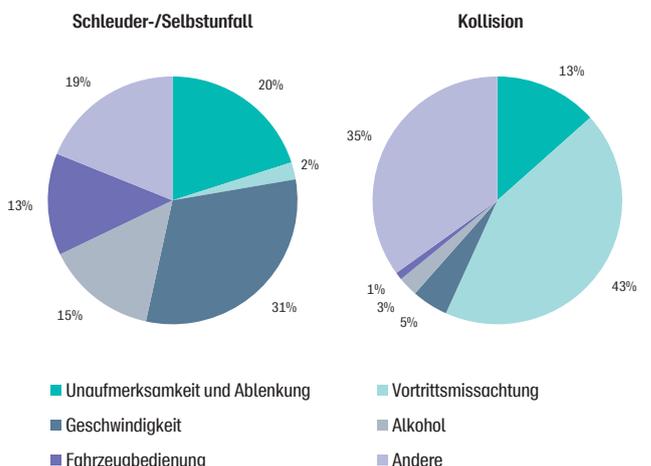
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern nach Alter, 2011-2021



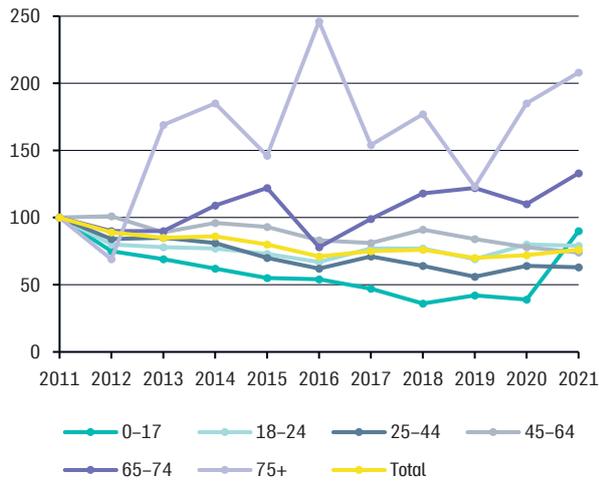
Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern nach Alter, Ø 2017-2021



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von Motorradfahrern nach Unfalltyp, Ø 2017-2021



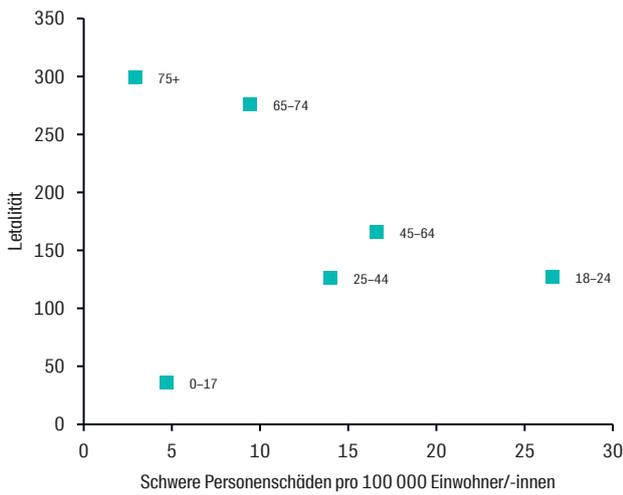
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahren nach Alter, 2011–2021



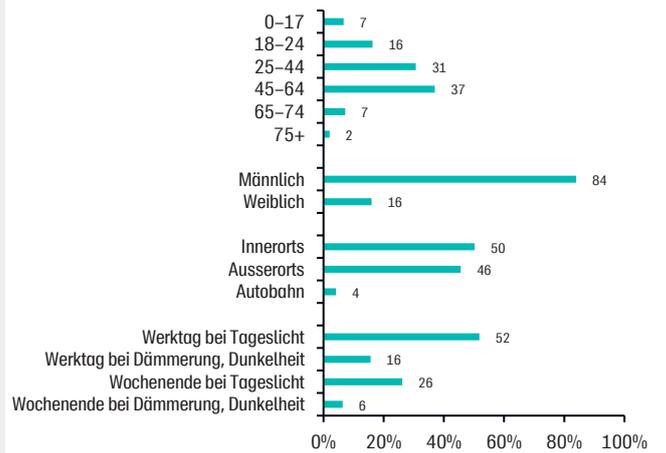
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Motorradfahren nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|--------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–17 | 126 | 71 | 2 | 2 | 36 |
| 18–24 | 172 | 169 | 9 | 7 | 127 |
| 25–44 | 315 | 317 | 11 | 14 | 126 |
| 45–64 | 346 | 384 | 17 | 15 | 166 |
| 65–74 | 83 | 74 | 6 | 4 | 276 |
| 75+ | 25 | 20 | 2 | 2 | 299 |
| Total | 1 067 | 1 034 | 47 | 44 | 139 |

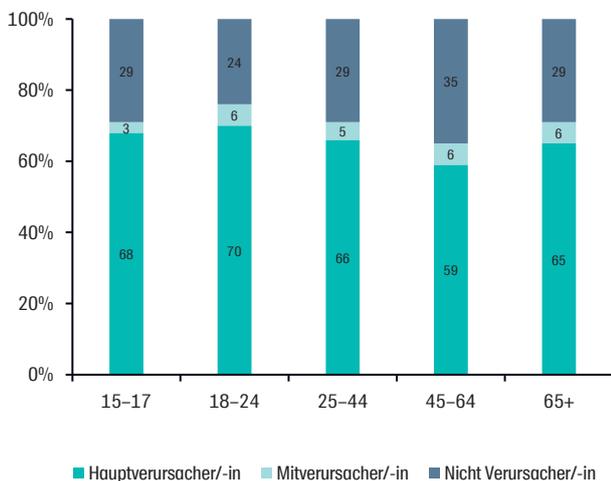
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Motorradfahren nach Alter



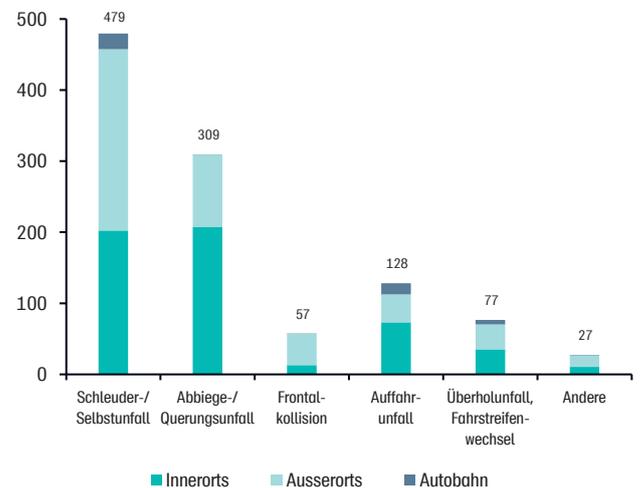
Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahren nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden bei Motorradlenkenden nach Alter der Motorradlenker/-innen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Motorradfahren nach Ortstage und Unfalltyp, Ø 2017–2021



E-Bike

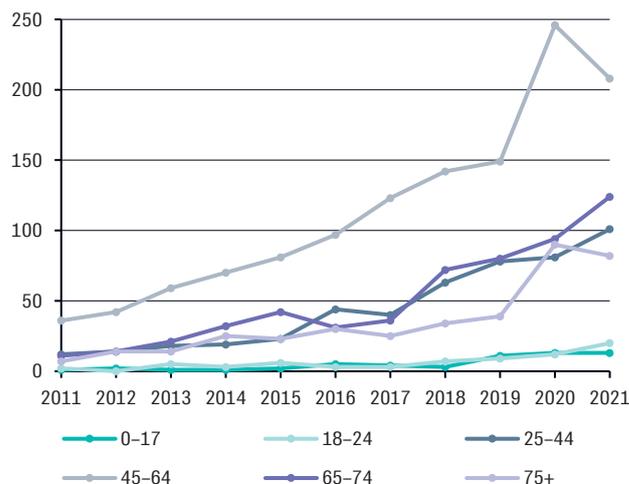
Auch 2021 ist die Zahl der schweren Personenschäden von E-Bike-Fahrenden auf Schweizer Strassen angestiegen. Nach einem grösseren Sprung von 2019 bis 2020 (+46 %) ergab sich 2021 allerdings nur eine geringe Zunahme von 2 %. Es wurden 531 E-Bike-Fahrerinnen und E-Bike-Fahrer schwer verletzt und 17 getötet.

Absolut betrachtet betreffen die meisten schweren E-Bike-Unfälle die Altersgruppe der 45- bis 64-Jährigen. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre entfielen 44 % der schweren Personenschäden auf diese Altersgruppe. In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse erleiden aber die 65- bis 74-Jährigen die meisten schweren Personenschäden. Betrachtet man nur die Getöteten, so sind die 75-Jährigen und älteren übervertreten. Sie machen 42 % der Getöteten aus. Ein wichtiger Grund dafür ist ihre hohe Verletzlichkeit. Dies zeigt auch die Auswertung der Letalität, welche mit zunehmendem Alter ansteigt: Wenn sich 10 000 Personen im Alter von 75+ bei einem E-Bike-Unfall verletzen, dann sterben 513 von ihnen. Bei den anderen Altersgruppen liegt dieser Wert deutlich tiefer.

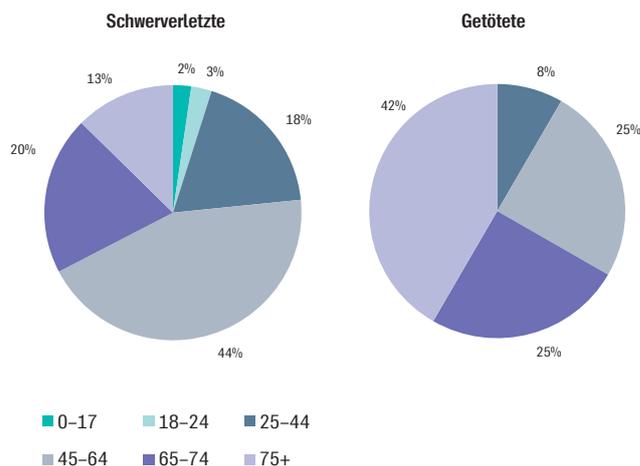
Rund 80 % der schweren E-Bike-Unfälle betreffen Lenkende von langsamen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h. Dies hängt damit zusammen, dass im Strassenverkehr mehr langsame als schnelle E-Bikes unterwegs sind. Männer machen mit 57 % einen etwas grösseren Teil der schweren Personenschäden aus als Frauen.

Bei 61 % der schweren E-Bike-Unfälle handelt es sich um Schleuder-/Selbstunfälle. Diese werden am häufigsten auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung (20 %) oder auf Alkohol (16 %) zurückgeführt. Bei den schweren Kollisionen von E-Bike-Fahrenden ist die dominierende Hauptursache die Vortrittsmissachtung. Zum allergrössten Teil handelt es sich um Zweierkollisionen. Am häufigsten kollidieren die E-Bike-Fahrenden dabei mit Personewagen (52 %). In 19 % der Fälle kollidieren sie mit anderen Velos oder E-Bikes. Über alle Unfalltypen hinweg werden die schwer verunfallten E-Bike-Fahrenden in etwa drei Vierteln der Fälle als Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher ihres Unfalls registriert.

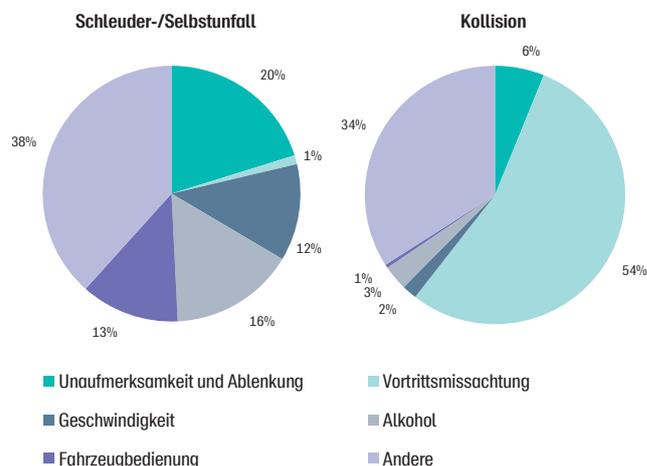
Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nach Alter, 2011–2021



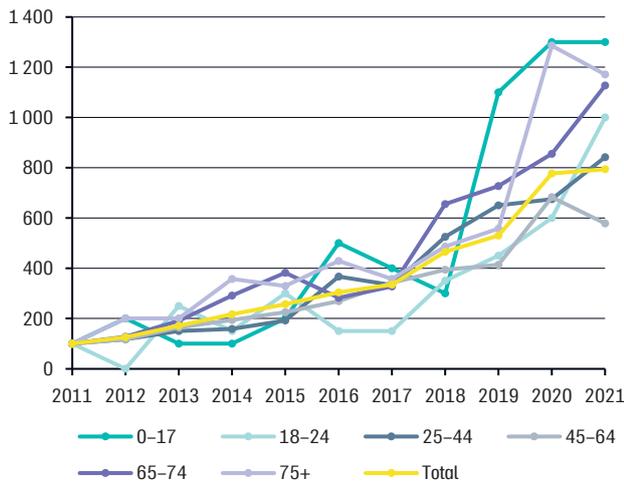
Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nach Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von E-Bike-Fahrenden nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



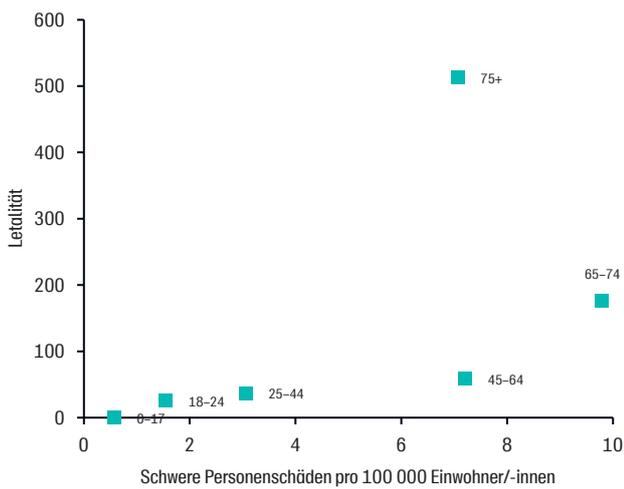
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nach Alter, 2011–2021



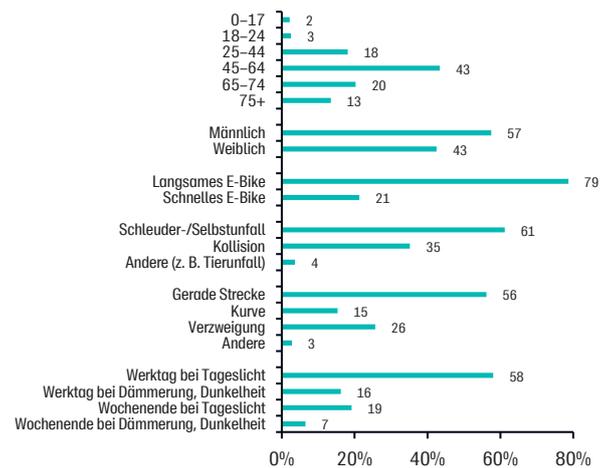
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei E-Bike-Fahrenden nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–17 | 13 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| 18–24 | 20 | 10 | 0 | 0 | 26 |
| 25–44 | 100 | 72 | 1 | 1 | 37 |
| 45–64 | 206 | 171 | 2 | 3 | 59 |
| 65–74 | 120 | 78 | 4 | 3 | 177 |
| 75+ | 72 | 49 | 10 | 5 | 513 |
| Total | 531 | 388 | 17 | 12 | 116 |

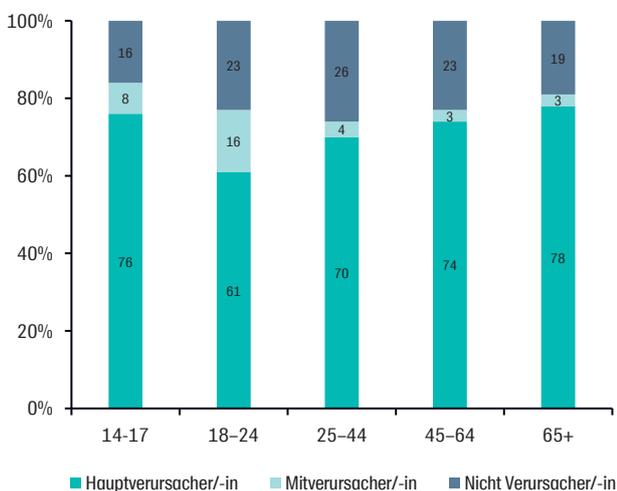
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei E-Bike-Fahrenden nach Alter



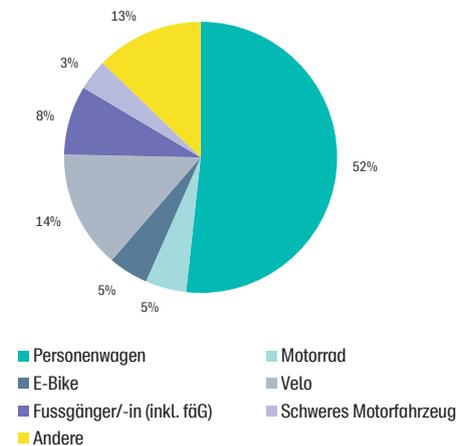
Verteilung der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nach Alter der E-Bike-Fahrenden, Ø 2017–2021



Verteilung der Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen von E-Bikes nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



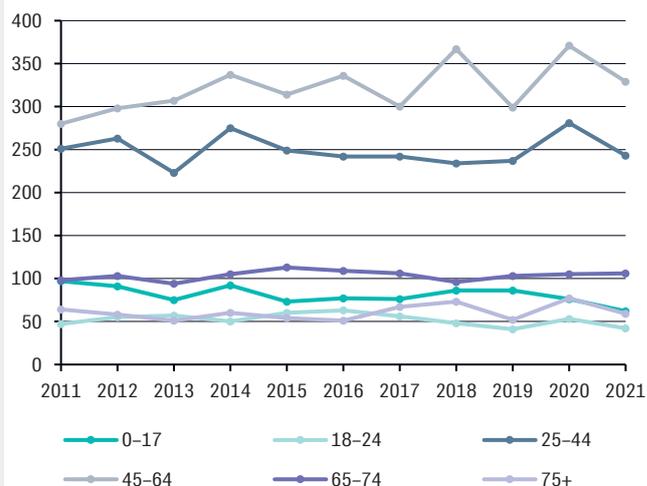
Velo

Im Jahr 2021 wurden auf Schweizer Strassen 841 schwere Personenschäden von Velofahrerinnen und Velofahrern registriert. Diese Zahl entspricht ziemlich genau jener aus dem Jahr 2011 (837). Im Gegensatz zu anderen Arten der Verkehrsteilnahme konnte im Veloverkehr in der letzten Dekade somit kein Rückgang der schweren Personenschäden verzeichnet werden. Eine Ausnahme bildet die jüngste Altersgruppe – jene der Kinder und Jugendlichen –, bei welcher 2021 etwa ein Drittel weniger schwere Personenschäden registriert wurden als 10 Jahre davor. Bei den 45- bis 64-Jährigen war hingegen ein Anstieg zu beobachten (+18 %). Diese Altersgruppe macht auch den grössten Anteil an den Schwerverletzten wie auch an den Getöteten aus (38 % resp. 32 %). Auch in Bezug auf die Bevölkerungsgrösse erleidet diese Altersgruppe die meisten schweren Personenschäden. Die 75-Jährigen und älteren weisen bei Velounfällen von allen Altersgruppen mit Abstand das höchste Sterberisiko auf. Sie machen an den Getöteten aber einen verhältnismässig etwas kleineren Anteil aus (20 %), was mit einer geringeren Exposition zusammenhängen dürfte.

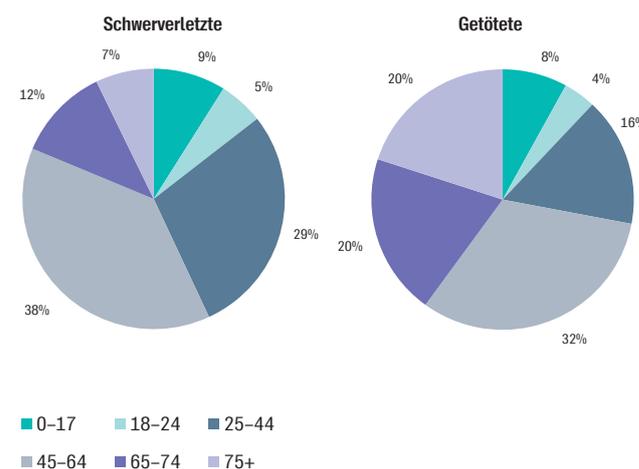
Etwas mehr als die Hälfte der von der Polizei registrierten schweren Personenschäden von Velofahrerinnen und Velofahrern ereignen sich bei Schleuder-/Selbstunfällen. Die häufigsten Hauptursachen sind dabei Unaufmerksamkeit und Ablenkung (20 %), Alkohol (16 %) und eine unangepasste Geschwindigkeit (14 %). Bei den schweren Kollisionen von Velofahrenden ist die zentrale Hauptursache die Vortrittsmissachtung (55 %). Bei den Kollisionsgegnern handelt es sich zum grössten Teil um Personenwagen.

Über alle Unfalltypen hinweg werden die schwer verletzten und getöteten Velofahrenden in zwei Dritteln der Fälle als Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher ihres Unfalls registriert. Bei den Kindern und Jugendlichen ist dieser Anteil besonders gross: Sie werden in beinahe 80 % ihrer schweren Unfälle als Hauptverursachende erachtet. Hinzu kommen 9 % (0–14 Jahre) resp. 7 % (15–17 Jahre), bei denen sie als Mitverursachende registriert wurden.

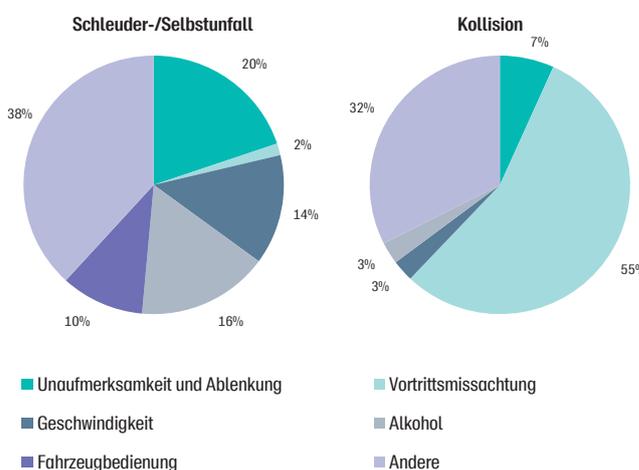
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Velofahrern/-innen nach Alter, 2011–2021



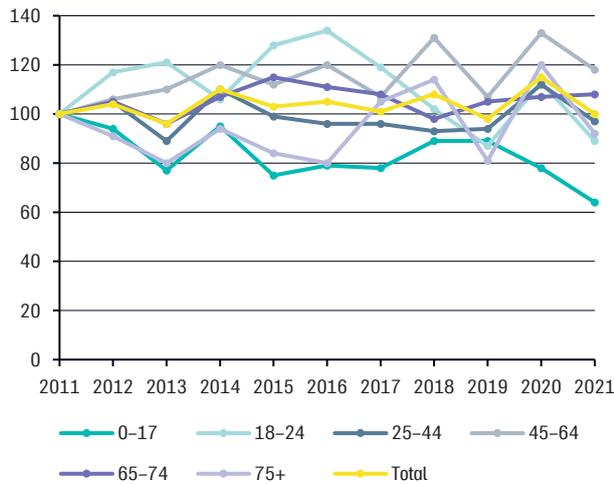
Verteilung der schweren Personenschäden bei Velofahrern/-innen nach Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen bei schweren Personenschäden von Velofahrenden nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



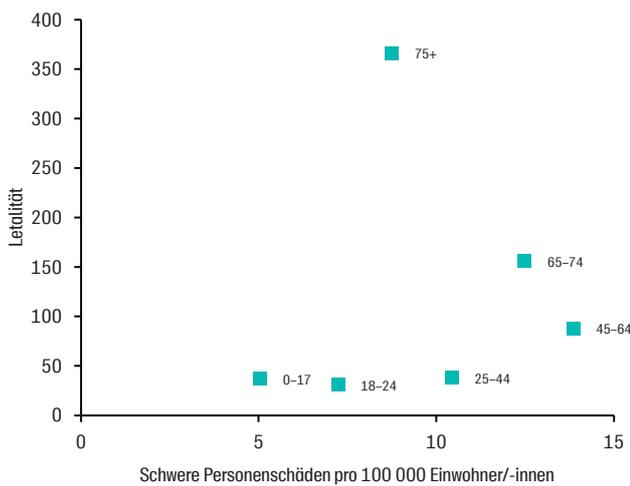
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Velofahrern/-innen nach Alter, 2011–2021



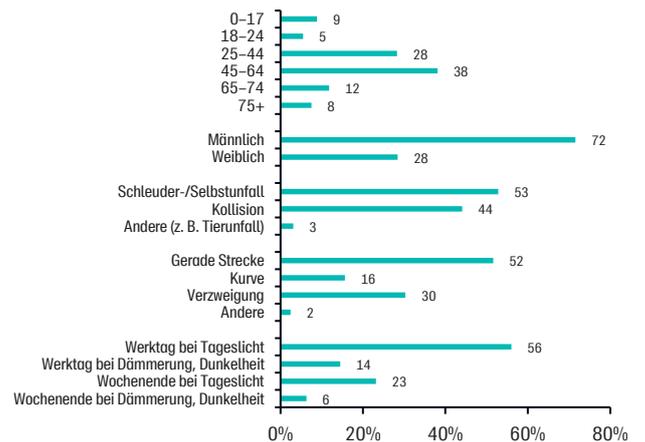
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Velofahrern/-innen nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–17 | 62 | 76 | 0 | 2 | 37 |
| 18–24 | 42 | 47 | 0 | 1 | 31 |
| 25–44 | 240 | 243 | 3 | 4 | 38 |
| 45–64 | 321 | 325 | 8 | 8 | 88 |
| 65–74 | 97 | 98 | 9 | 5 | 156 |
| 75+ | 57 | 61 | 2 | 5 | 366 |
| Total | 819 | 850 | 22 | 25 | 78 |

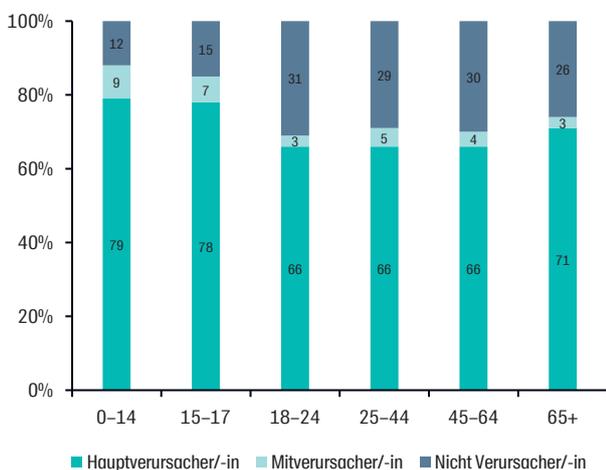
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Velofahrern/-innen nach Alter



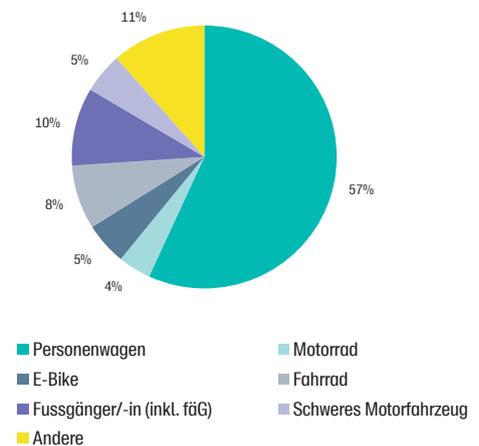
Verteilung der schweren Personenschäden bei Velofahrern/-innen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei Unfällen mit schweren Personenschäden bei Velofahrenden nach Alter der Velofahrenden, Ø 2017–2021



Verteilung der Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen von Velos nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Fussgängerinnen und Fussgänger

Im Jahr 2021 starben im Schweizer Strassenverkehr 37 Personen, die zu Fuss unterwegs waren. Weitere 486 Fussgängerinnen und Fussgänger wurden schwer verletzt. Von diesen 486 waren 62 mit einem fahrzeugähnlichen Gerät (fäG) unterwegs. Im Vergleich zum Jahr 2011 hat die Zahl der schweren Personenschäden bei Fussgängerinnen und Fussgängern (inkl. fäG) somit um 31 % abgenommen. Eine Abnahme findet sich bei allen Altersgruppen. Am stärksten ausgeprägt ist sie bei den Kindern und Jugendlichen (-42 %).

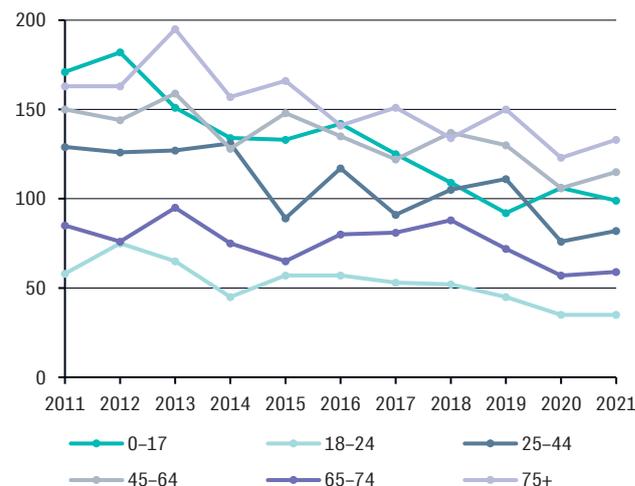
Personen im Seniorenalter sind am stärksten gefährdet, einen schweren Fussgängerunfall zu erleiden. In Bezug auf die Bevölkerungsgrösse weisen sie die grösste Zahl an schweren Personenschäden auf. Ebenfalls ist ihr Sterberisiko erhöht. Besonders trifft dies auf die 75-Jährigen und älteren zu: Pro 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner werden bei ihnen 18 schwere oder tödliche Verletzungen registriert. 8 % ihrer Unfälle mit Verletzungsfolge enden tödlich. Bei den 65- bis 74-Jährigen fallen beide Werte um rund die Hälfte tiefer aus. Bei den jüngeren Altersgruppen ist insbesondere das Sterberisiko noch einmal deutlich kleiner.

Etwas mehr als 40 % der schweren Fussgängerunfälle ereignen sich auf einem Fussgängerstreifen. In absoluten Zahlen kamen im Durchschnitt der letzten fünf Jahre 15 Personen auf dem Fussgängerstreifen ums Leben.

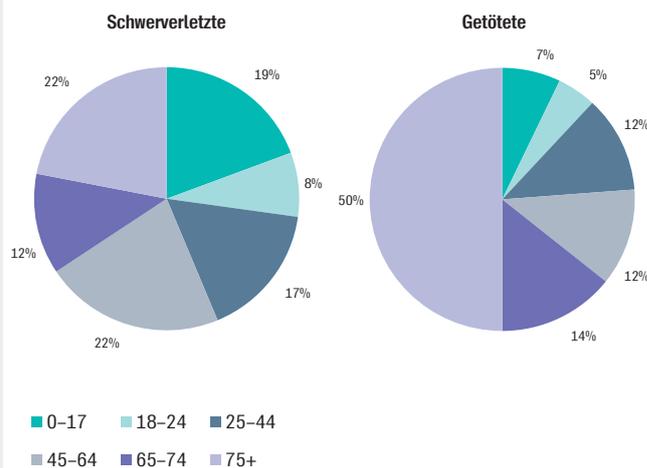
Von den Kindern, die zu Fuss schwer oder tödlich verletzt werden, ist mit 31 % ein beträchtlicher Teil mit einem fahrzeugähnlichen Gerät unterwegs. Oftmals handelt es sich dabei um ein Trottinett. Erwartungsgemäss nimmt die Bedeutung der fahrzeugähnlichen Geräte im Unfallgeschehen mit zunehmendem Alter ab.

Bei $\frac{3}{4}$ aller schweren Fussgängerunfälle wird die Hauptursache dem Kollisionsgegner, der Kollisionsgegnerin zugeschrieben. Bei den Kindern ist dies weniger häufig der Fall: Bei 47 % der schweren Unfälle, die sie zu Fuss oder mit einem fäG erleiden, werden sie als Hauptverursachende registriert. Bei den 65-Jährigen und älteren kommt dies mit 14 % hingegen relativ selten vor.

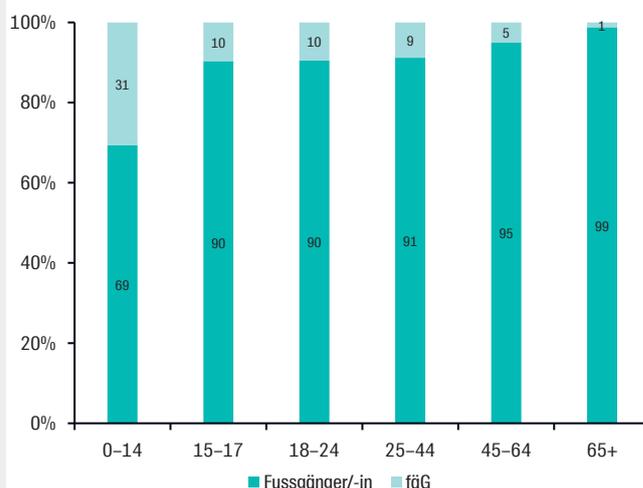
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach Alter, 2011-2021



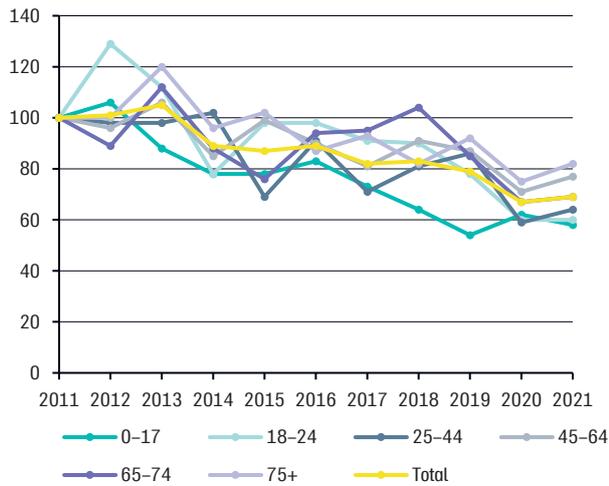
Verteilung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach Alter, Ø 2017-2021



Verteilung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2017-2021



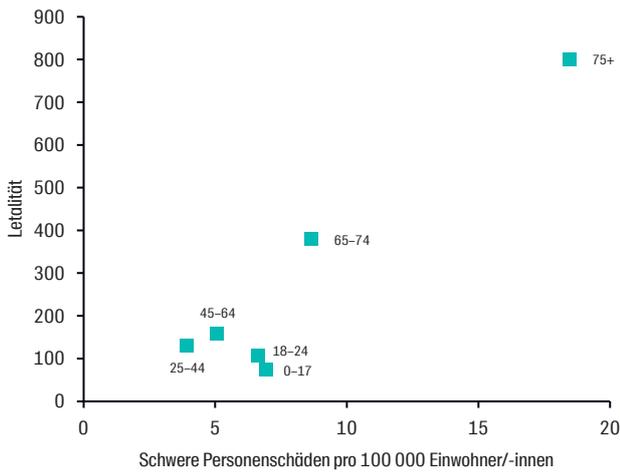
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach Alter, 2011–2021



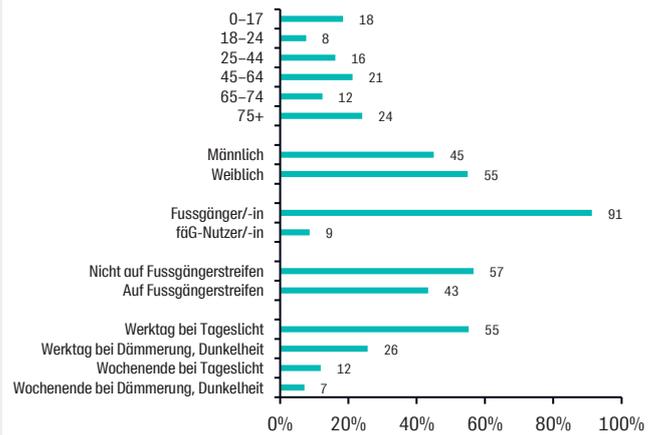
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Fussgängern/-innen nach Alter

| Alter | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| 0–17 | 98 | 103 | 1 | 3 | 73 |
| 18–24 | 33 | 42 | 2 | 2 | 107 |
| 25–44 | 79 | 88 | 3 | 5 | 130 |
| 45–64 | 110 | 117 | 5 | 5 | 159 |
| 65–74 | 54 | 66 | 5 | 6 | 379 |
| 75+ | 112 | 117 | 21 | 21 | 801 |
| Total | 486 | 534 | 37 | 41 | 227 |

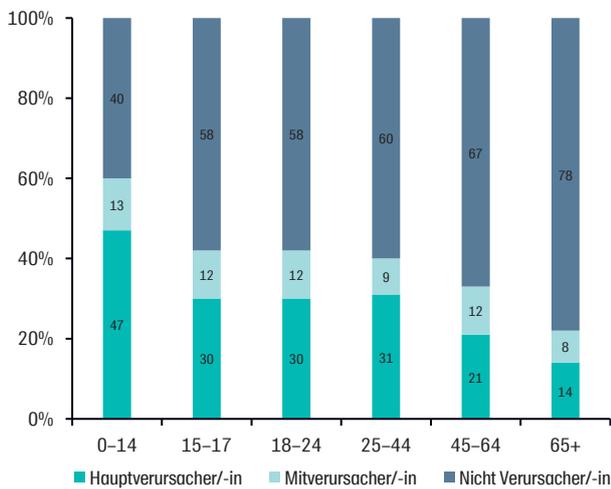
Schwere Personenschäden pro 100 000 Einwohner/-innen (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Fussgängern/-innen nach Alter



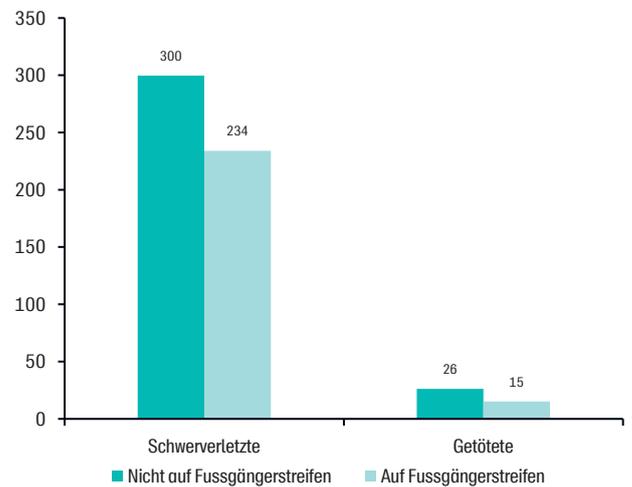
Verteilung der schweren Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei schweren Unfällen von Fussgängern/-innen nach Alter der Fussgänger/-innen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Fussgängern/-innen nach Vortrittsregelung, Ø 2017–2021



Schwere Motorfahrzeuge

Unfälle mit schweren Motorfahrzeugen machen mit 5 % einen verhältnismässig geringen Anteil an den schweren Personenschäden auf Schweizer Strassen aus. Die schweren und tödlichen Verletzungen erleiden dabei mehrheitlich die Kollisionsgegnerinnen und Kollisionsgegner. Die Insassinnen und Insassen der schweren Motorfahrzeuge sind zumeist recht gut geschützt. Von 2017 bis 2021 machten sie nur 24 % der Schwerverletzten und 11 % der Getöteten bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen aus.

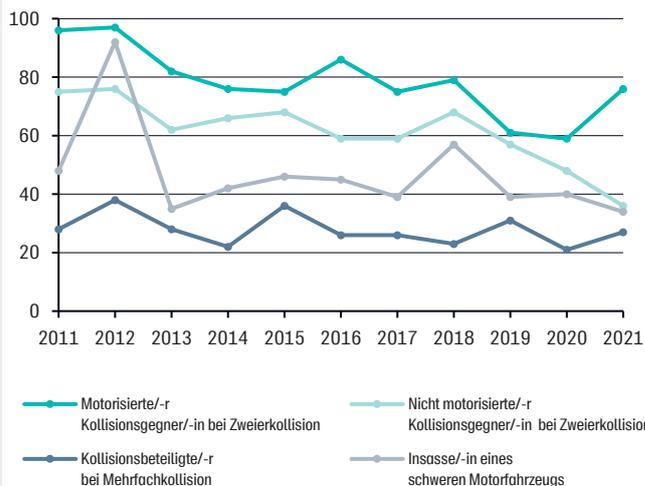
Die Insassen und Insassinnen der schweren Motorfahrzeuge, die sich bei diesen Unfällen schwer oder tödlich verletzt, waren vor allem in Bussen (39 %) und Lastwagen (36 %) unterwegs. 62 % waren männlichen Geschlechts. Mehr als die Hälfte der Unfälle ereigneten sich innerorts.

Bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen weisen die nicht motorisierten Kollisionsgegnerinnen und -gegner mit Abstand das höchste Sterberisiko auf: Bei Zweierkollisionen sterben rund 9 % der Verletzten an ihren Verletzungen. Bei den motorisierten Kollisionsgegnerinnen und -gegnern beträgt dieser Anteil 3 %. Bei den Insassinnen und Insassen der schweren Motorfahrzeuge beträgt er weniger als 2 %.

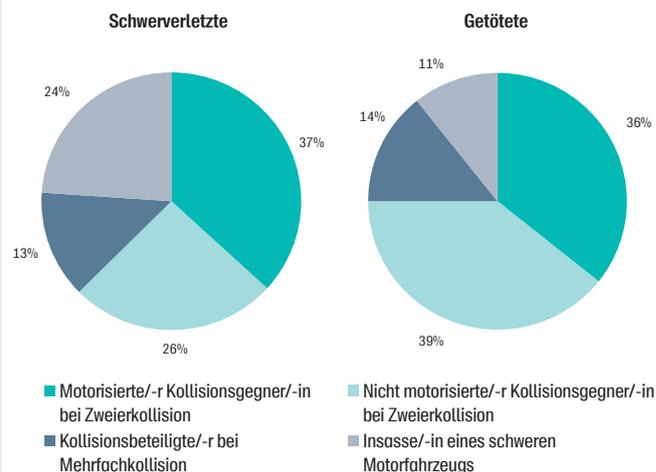
In den letzten fünf Jahren verletzten sich durchschnittlich 53 Personenwageninsassinnen und -insassen schwer oder tödlich bei einem Unfall mit einem schweren Motorfahrzeug. Die Lenkenden der schweren Motorfahrzeuge wurden dabei nur selten als Hauptverursachende des Unfalls erachtet. In vier von fünf Fällen wurde der Unfall hauptsächlich von der Person am Steuer des Personenwagens verursacht. Bei den Fussgängerinnen und Fussgängern zeigt sich ein anderes Bild: Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre kam es bei ihnen bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen zu 34 schweren Personenschäden. In rund $\frac{2}{3}$ der Fälle wurde der Unfall auf ein Fehlverhalten der Lenkenden der schweren Motorfahrzeuge zurückgeführt.

Je nach Ortslage werden die Lenkenden der schweren Motorfahrzeuge zu einem grösseren oder kleineren Teil als Hauptverursachende ihrer schweren Kollisionen registriert. Am häufigsten passiert dies mit 50 % innerorts. Ausserorts und auf Autobahnen ist dies deutlich seltener der Fall (24 % resp. 33 %).

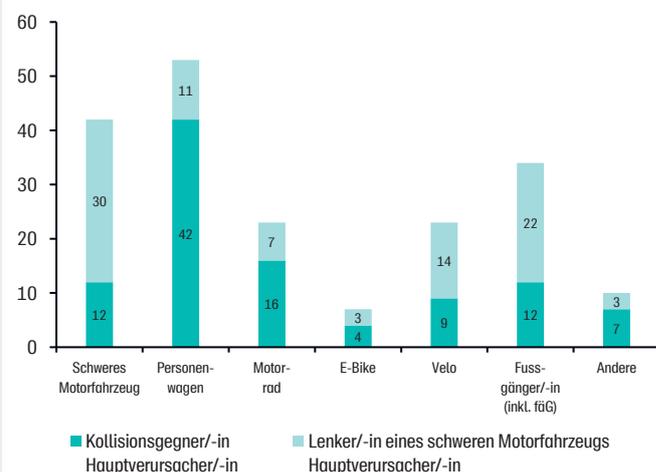
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Unfallbeteiligung, 2011–2021



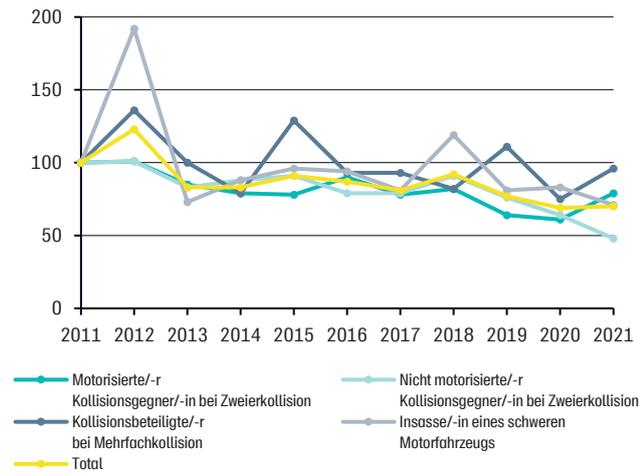
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Unfallbeteiligung, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Hauptverursacher/-innen und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



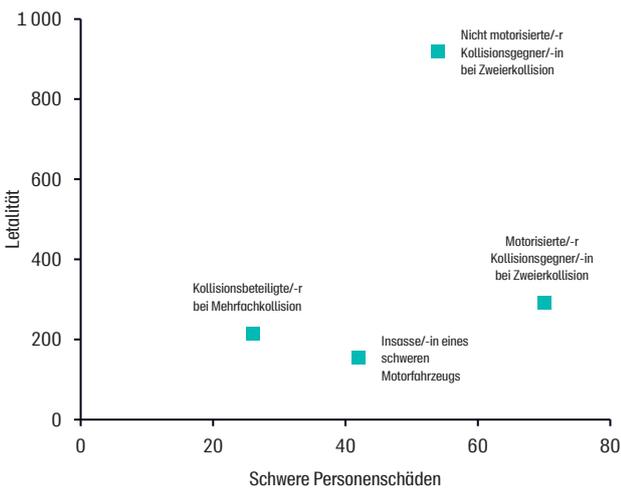
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Unfallbeteiligung, 2011–2021



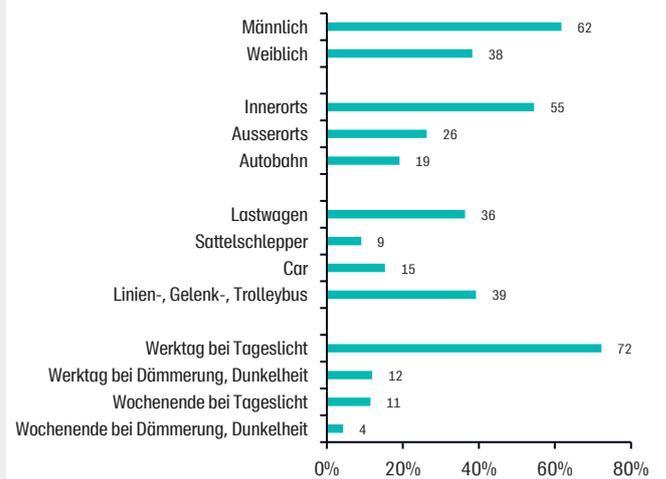
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Unfallbeteiligung

| Unfallbeteiligung | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|--|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Motorisierte/-r Kollisionsgegner/-in bei Zweierkollision | 66 | 60 | 10 | 10 | 292 |
| Nicht motorisierte/-r Kollisionsgegner/-in bei Zweierkollision | 27 | 42 | 9 | 11 | 919 |
| Kollisionsbeteiligte/-r bei Mehrfachkollision | 25 | 22 | 2 | 4 | 215 |
| Insasse/-in eines schweren Motorfahrzeugs | 32 | 39 | 2 | 3 | 155 |
| Total | 151 | 165 | 23 | 28 | 312 |

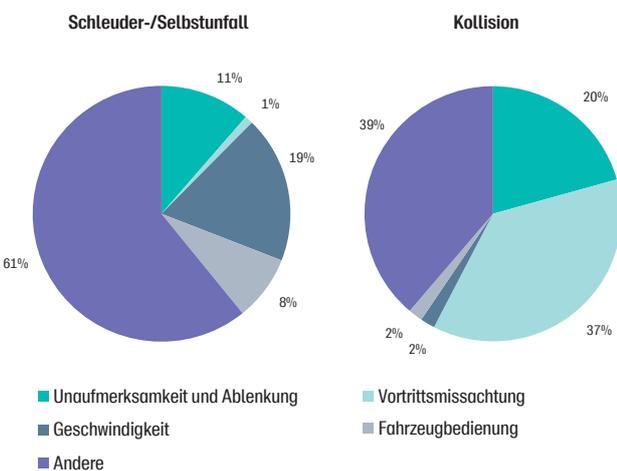
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen nach Unfallbeteiligung



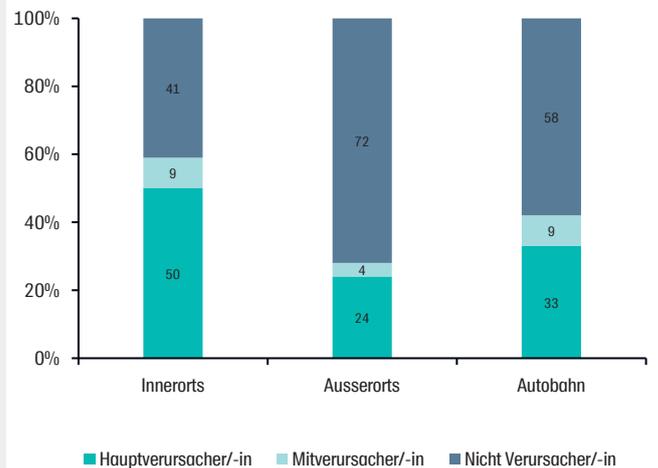
Verteilung der schweren Personenschäden bei Insassen/-innen von schweren Motorfahrzeugen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen bei von Lenkenden schwerer Motorfahrzeuge verursachten schweren Unfällen nach Unfalltyp, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen bei schweren Kollisionen von Lenkenden schwerer Motorfahrzeuge nach Ortstage, Ø 2017–2021



Kinder

2021 verunfallten auf den Schweizer Strassen 184 Kinder im Alter bis 14 Jahre schwer. Bei zwei von ihnen waren die Verletzungen tödlich. Im Vergleich zu 2011 sind das deutlich weniger schwere Unfälle (-30%), allerdings verunfallten 2021 mehr Kinder als 2020 und 2019. Der Rückgang ist vor allem darauf zurückzuführen, dass 2021 weniger Kinder mit dem Velo oder zu Fuss verunfallten als 2011.

Rund die Hälfte der schwer verunfallten Kinder war zu Fuss unterwegs, etwa 30% mit dem Velo. Unfälle zu Fuss führen nicht nur zu den meisten schweren Personenschäden, sie sind auch die schwerwiegendsten: bei diesen Unfällen ist die Letalität deutlich höher als wenn sie mit dem Velo oder als Insassinnen oder Insassen eines Personewagens verunfallen.

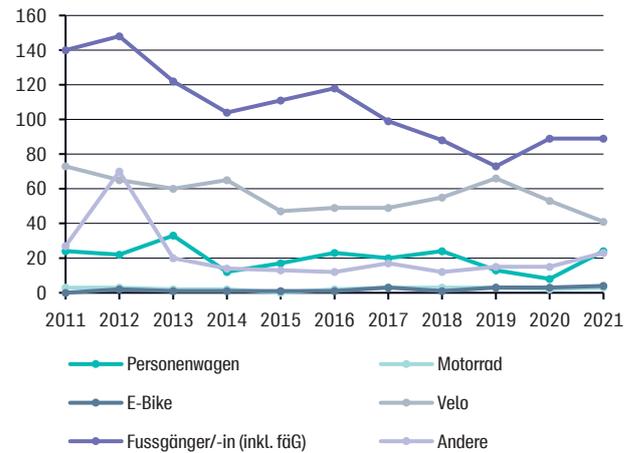
Mit zunehmendem Alter der Kinder ändert sich die Häufigkeit der Unfälle und auch die Art der Verkehrsteilnahme. Fast die Hälfte der schwer verunfallten Kinder war 11 bis 14 Jahre alt. Bei Kindern bis 11 Jahre sind die meisten schweren Personenschäden auf Unfälle zu Fuss zurückzuführen. Bei den 12- und 13-Jährigen sind Velounfälle die häufigsten, bei den 14-Jährigen Unfälle mit dem Mofa, gefolgt vom Velo.

Die Hälfte der Kinder, die mit dem Velo schwer verunfallen, ist zum Zeitpunkt des Unfalls auf dem Schulweg. Bei denjenigen, die zu Fuss schwer verunfallen, ist es ein Drittel.

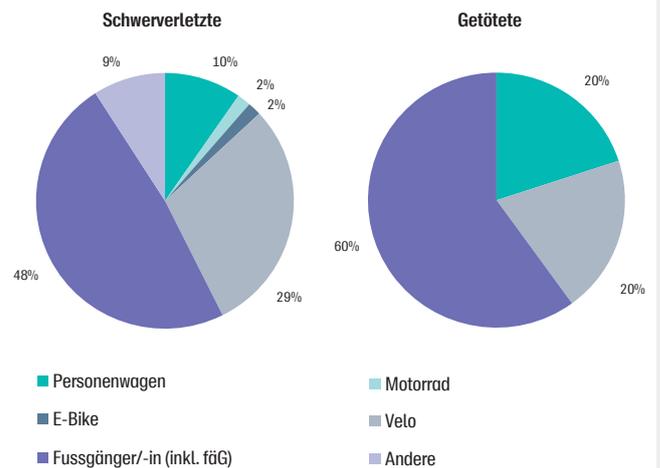
Kinder, die bei Kollisionen schwer verunfallen, werden bei mehr als der Hälfte der Unfälle als Hauptverursachende erfasst. Aber auch ihre Kollisionsgegnerinnen und Kollisionsgegner könnten das Unfallgeschehen positiv beeinflussen, sind sie doch bei 45% der Kollisionen mit Kindern auf dem Velo und bei 60% der Kollisionen mit zu Fuss gehenden Kindern mindestens Mitverursacherin oder Mitverursacher.

Bei rund zwei Dritteln der schwer verunfallten Kinder handelt es sich um Jungen, bei etwa einem Drittel um Mädchen. Die höheren Unfallzahlen bei Jungen zeigen sich bei allen Arten der Verkehrsteilnahme.

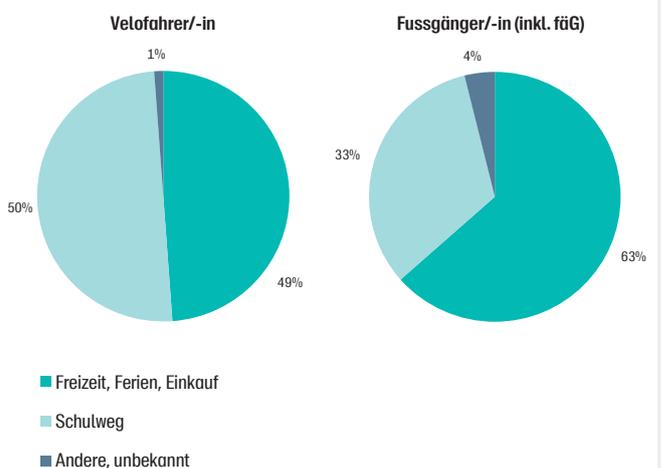
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



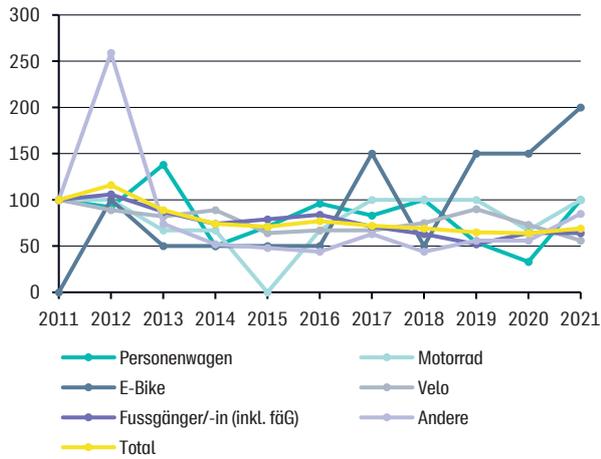
Verteilung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) als aktive Verkehrsteilnehmende nach Fahrzweck und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



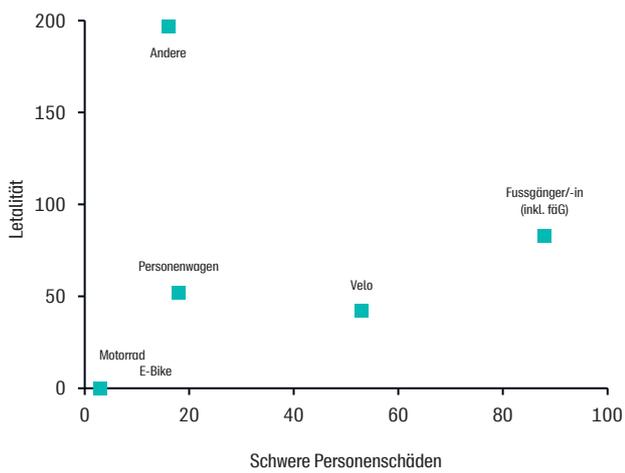
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



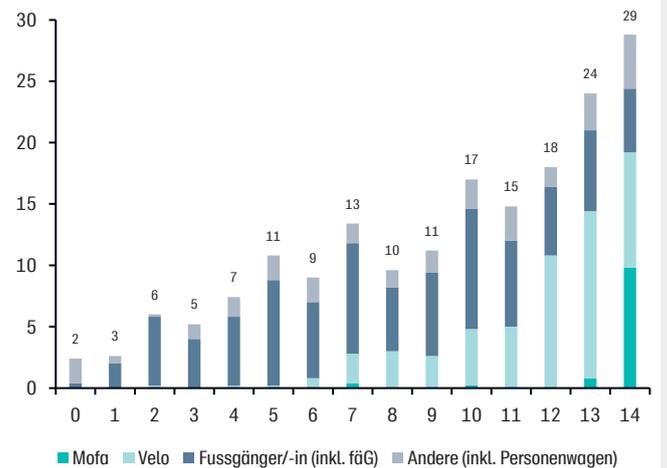
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 24 | 17 | 0 | 1 | 52 |
| Motorrad | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| E-Bike | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Velo | 41 | 52 | 0 | 1 | 42 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 88 | 85 | 1 | 3 | 83 |
| Andere | 22 | 16 | 1 | 0 | 197 |
| Total | 182 | 175 | 2 | 5 | 74 |

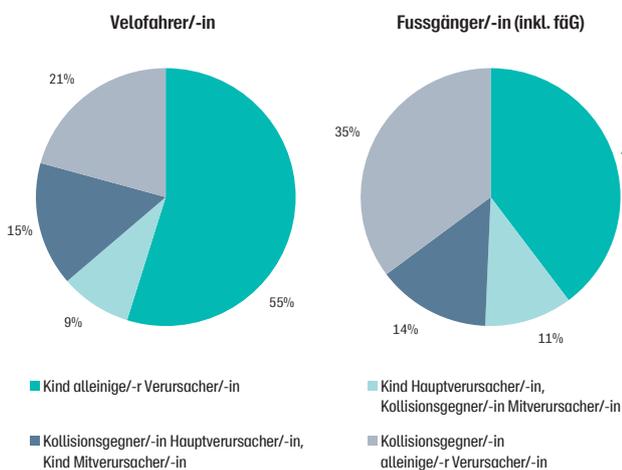
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme



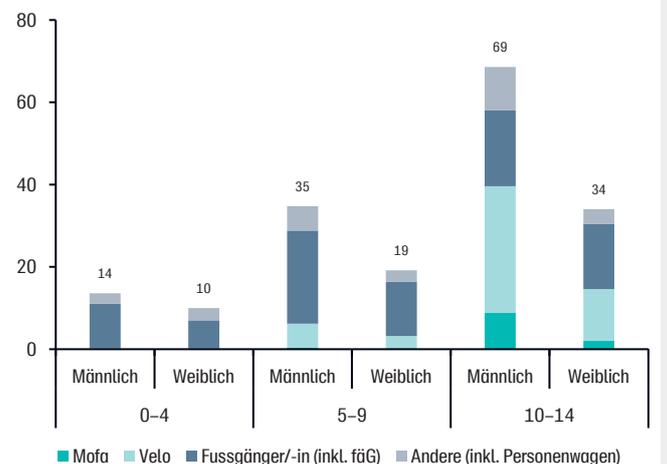
Schwere Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der Verursacher/-innen von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Alter und Geschlecht, Ø 2017–2021



Junge Erwachsene

Im Vergleich zu 2011 lag 2021 die Zahl der schweren Personenschäden bei Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren um etwa ein Drittel tiefer. Einzig bei den schweren Unfällen mit dem E-Bike war in diesem Zeitraum eine Zunahme zu beobachten, wobei E-Bike-Unfälle kaum Personen dieser Altersgruppe betreffen.

Etwas mehr als 40 % der schweren Unfälle in dieser Altersgruppe sind Motorradunfälle. Im Vergleich zu den anderen Arten der Verkehrsteilnahme ist bei diesen Unfällen auch die Letalität deutlich höher. Bezüglich Häufigkeit stehen Unfälle mit Personewagen mit rund 30 % an zweiter Stelle. Schwere Unfälle zu Fuss sind zwar deutlich seltener, sie gehen aber mit einer hohen Letalität einher.

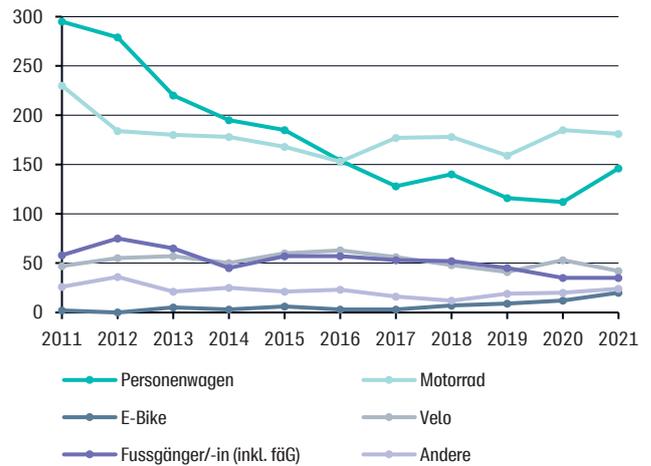
Im Vergleich zu Autofahrenden im Alter von 25 bis 64 Jahren sind diejenigen im Alter von 18 bis 24 bei schweren Kollisionen deutlich häufiger die alleinigen Verursachenden (71 % vs. 44 %). Auch bei den Motorradfahrenden haben Lenkende von 18 bis 24 Jahren die Unfälle häufiger alleine herbeigeführt. In beiden Altersgruppen waren die Kollisionsgegnerinnen und -gegner der Motorradfahrenden für die Mehrheit dieser Unfälle alleinig oder hauptsächlich verantwortlich.

Mehr als ein Drittel der schweren Unfälle von 18- bis 24-jährigen Autofahrenden ist auf Unachtsamkeit und Ablenkung zurückzuführen, rund 20 % auf unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit. Damit machen diese Ursachen bei Unfällen von 18- bis 24-jährigen Autofahrenden einen deutlich höheren Anteil aus als bei Autofahrenden im Alter von 25 bis 64 Jahren. Vortrittsmissachtung und Alkohol kommen als Ursachen in den beiden Altersgruppen etwa gleich häufig vor.

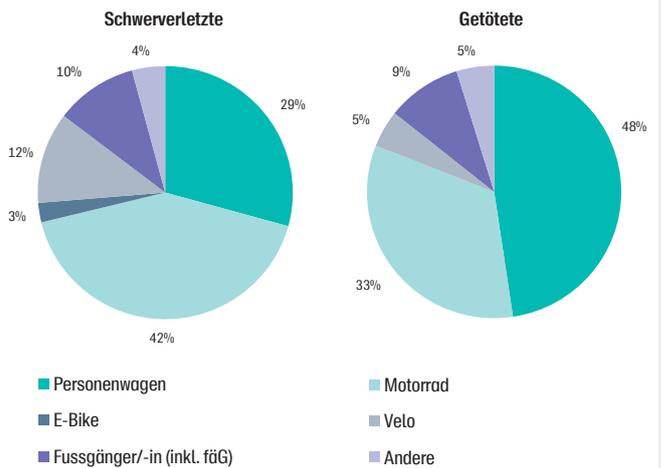
PW-Lenkende im Alter von 18 bis 24 Jahren sind für rund 6 % der schweren Personenschäden im Strassenverkehr verantwortlich. Bei Unfällen auf der Autobahn sowie bei Unfällen, die sich in der Dämmerung oder nachts ereignen, liegt dieser Anteil höher.

Insgesamt handelt es sich bei rund 70 % der schwer verunfallten Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren um Männer. Bei allen Unfalltypen verunfallen mehr Männer als Frauen. Besonders gross ist der Unterschied bei den Schleuder-/Selbstunfällen.

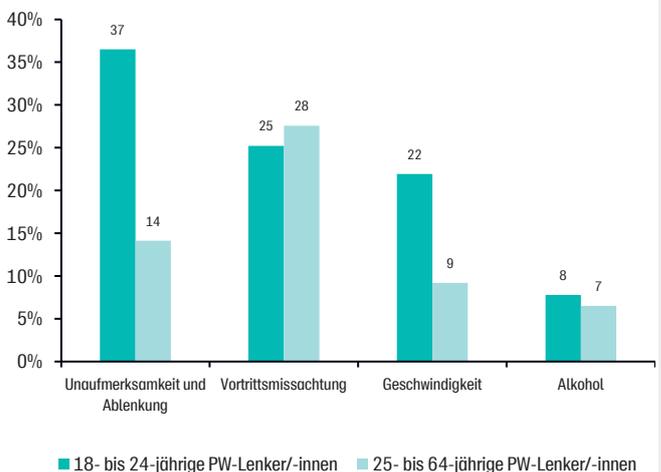
Entwicklung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



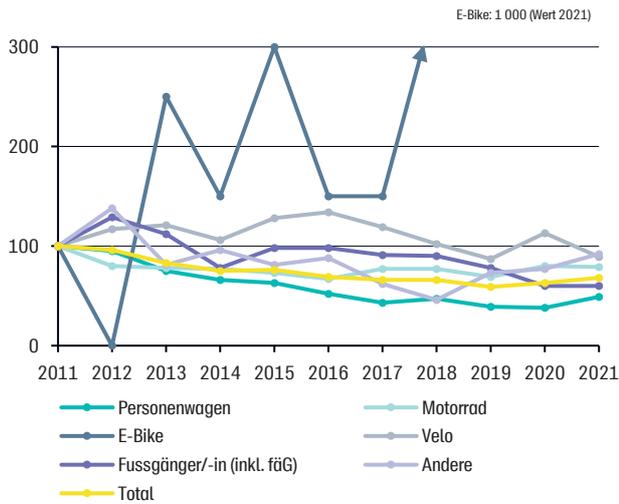
Verteilung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Anteil wichtiger Ursachen bei schweren Unfällen von jungen PW-Lenkenden (18–24 Jahre) im Vergleich zu 25- bis 64-jährigen PW-Lenkenden, Ø 2017–2021



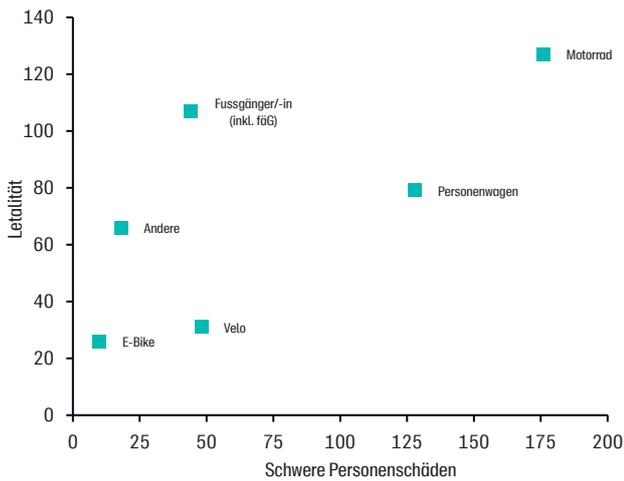
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



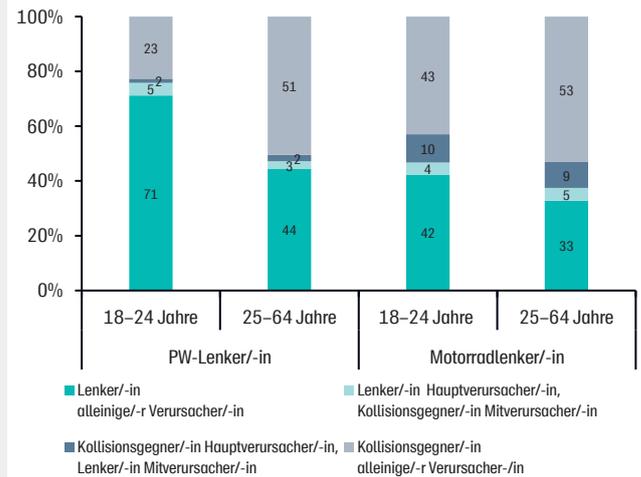
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 135 | 118 | 11 | 10 | 79 |
| Motorrad | 172 | 169 | 9 | 7 | 127 |
| E-Bike | 20 | 10 | 0 | 0 | 26 |
| Velo | 42 | 47 | 0 | 1 | 31 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 33 | 42 | 2 | 2 | 107 |
| Andere | 23 | 17 | 1 | 1 | 66 |
| Total | 425 | 404 | 23 | 21 | 86 |

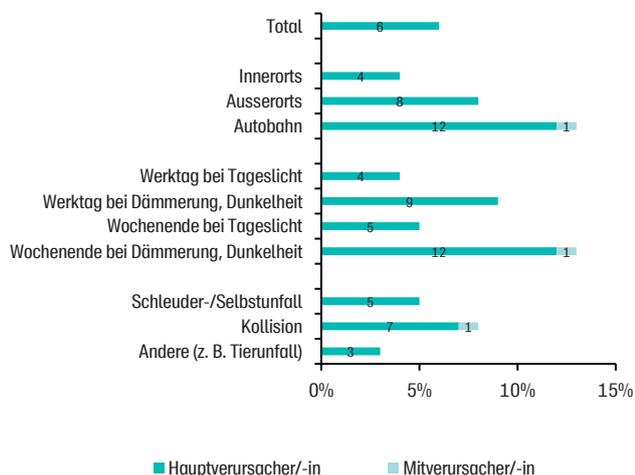
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme



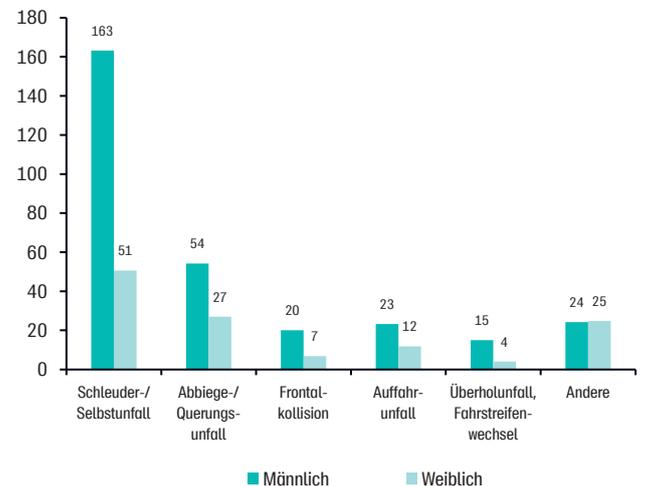
Verteilung der Verursachenden von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Fahrzeuglenkenden nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2017–2021



Anteil von jungen PW-Lenkenden (18–24 Jahre) als Haupt- oder Mitverursacher/-innen von schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Geschlecht und Unfalltyp, Ø 2017–2021



Seniorinnen und Senioren

2021 verunfallten 921 Personen im Alter ab 65 Jahren schwer, 12% mehr als 2011. Die stärkste Zunahme in diesem Zeitraum war bei Unfällen mit dem E-Bike zu verzeichnen. Auch Unfälle mit dem Motorrad nahmen zu, während schwere Unfälle mit Personewagen oder zu Fuss rückläufig waren.

Je rund ein Viertel der schwer verunfallten Personen ab 65 Jahren war beim Unfall zu Fuss oder in einem PW unterwegs, etwa 20% mit dem Velo und etwa 15% mit dem E-Bike. 2020 und 2021 gab es erstmals mehr schwere Personenschäden mit dem E-Bike als bei den anderen Arten der Verkehrsteilnahme.

In dieser Altersgruppe sind Verkehrsteilnehmende dann am stärksten gefährdet, wenn sie als Fussgängerin oder Fussgänger verunfallen. Bei diesen Unfällen ist die Letalität fast doppelt so hoch wie bei der Gesamtheit der Unfälle.

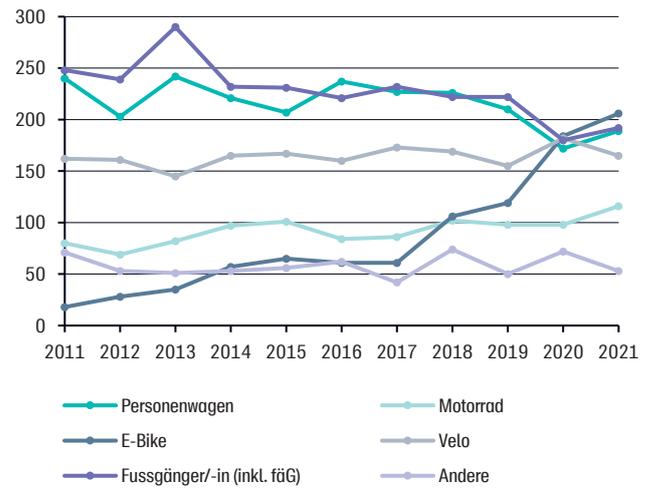
Personen ab 65 Jahren, die am Steuer eines PW in eine schwere Kollision verwickelt sind, sind in rund 70% dieser Fälle allein für diese verantwortlich. Damit liegt dieser Anteil deutlich höher als bei PW-Lenkenden im Alter von 25 bis 64 Jahren – bei jenen ist dies in etwas mehr als 40% der schweren Kollisionen der Fall.

Bei schweren Unfällen von PW-Lenkenden ab 65 Jahren spielen Unaufmerksamkeit und Ablenkung etwas häufiger eine Rolle als bei jüngeren PW-Lenkenden. Umgekehrt ist es bei Vortrittsmissachtungen und Alkohol. Sie machen als Unfallursachen bei älteren PW-Lenkenden einen etwas kleineren Anteil aus als bei jüngeren.

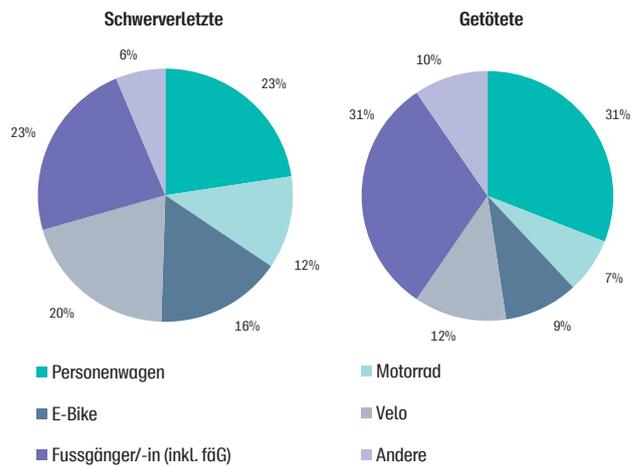
Insgesamt sind ältere PW-Lenkende für 10% der schweren Personenschäden im Strassenverkehr hauptverantwortlich. Bei Kollisionen liegt dieser Anteil etwas höher, deutlich tiefer ist er hingegen bei Unfällen, die am Wochenende in der Dämmerung oder nachts passieren sowie bei Schleuder- und Selbstunfällen.

60% der schweren Personenschäden in dieser Altersgruppe betreffen Männer, 40% Frauen. Betrachtet man jedoch die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme, sind Frauen bei Fussgängerunfällen häufiger betroffen. Mit zunehmendem Alter ab 65 Jahren verringert sich der Unterschied zwischen den Geschlechtern. In der Altersgruppe ab 85 Jahren verunfallen etwas mehr Frauen.

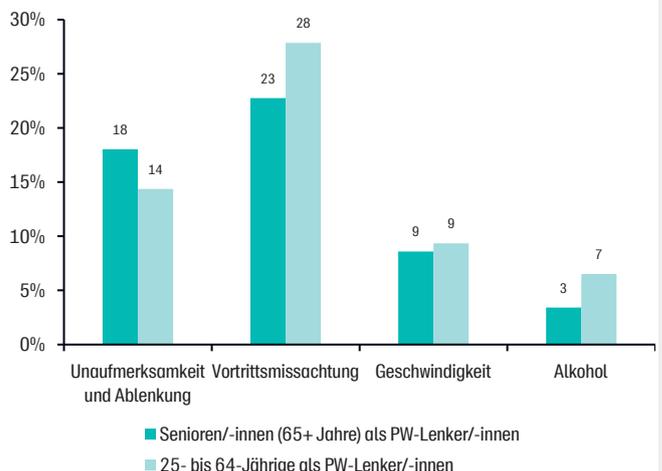
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



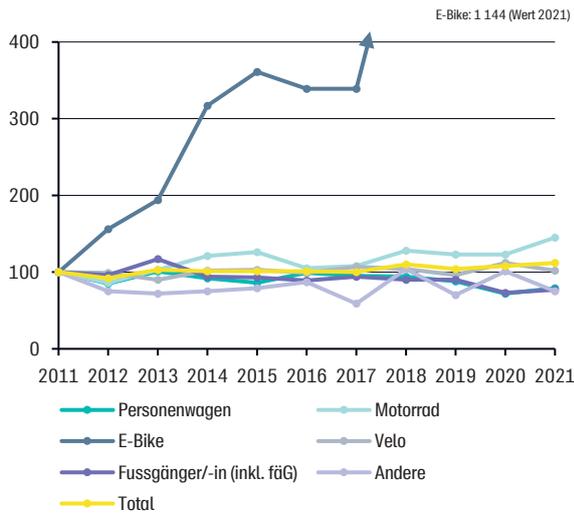
Verteilung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Anteil wichtiger Ursachen bei schweren Unfällen von Senioren/-innen (65+ Jahre) als PW-Lenkende im Vergleich zu 25- bis 64-Jährigen als PW-Lenker/-innen, Ø 2017–2021



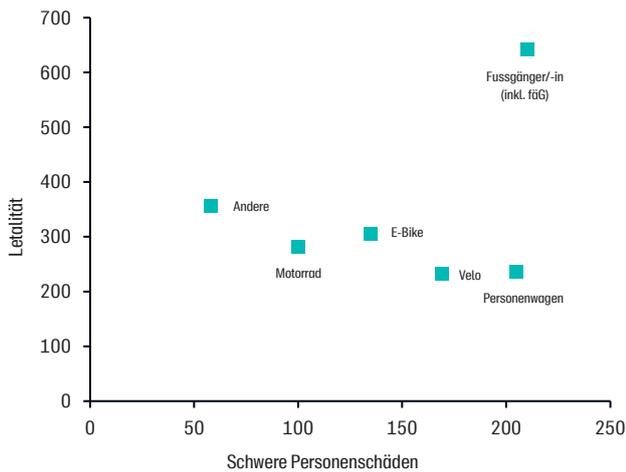
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



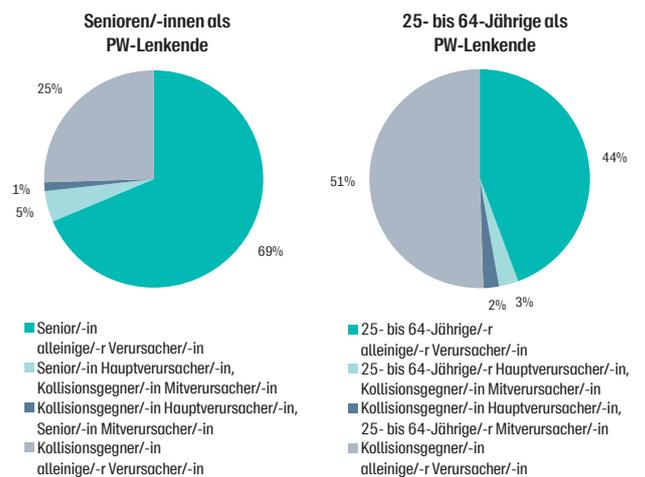
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 164 | 179 | 25 | 26 | 236 |
| Motorrad | 108 | 94 | 8 | 6 | 281 |
| E-Bike | 192 | 127 | 14 | 8 | 306 |
| Velo | 154 | 159 | 11 | 10 | 232 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 166 | 183 | 26 | 26 | 641 |
| Andere | 51 | 50 | 2 | 8 | 357 |
| Total | 835 | 792 | 86 | 84 | 327 |

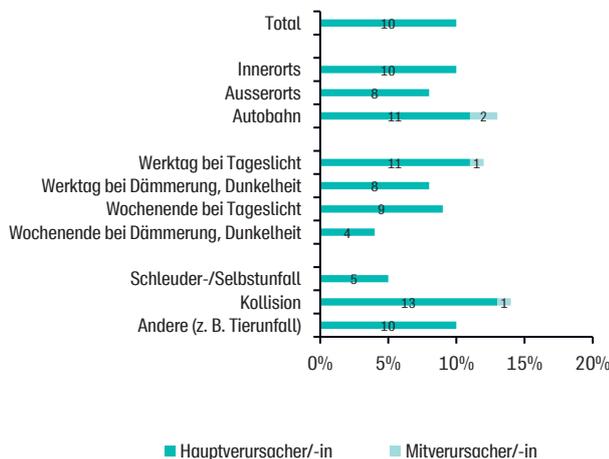
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme



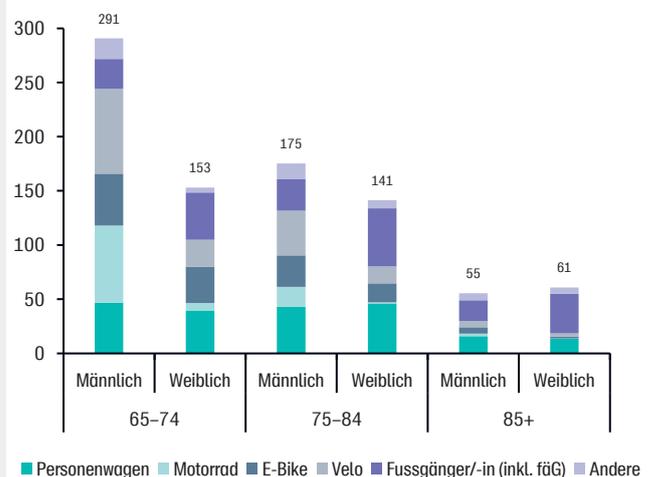
Verteilung der Verursacher/-innen von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) und 25- bis 64-Jährigen als PW-Lenkende, Ø 2017–2021



Anteil von Senioren/-innen (65+ Jahre) als PW-Lenkende als Haupt- oder Mitverursacher/-innen von schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Senioren/-innen (65+ Jahre) nach Verkehrsteilnahme, Alter und Geschlecht, Ø 2017–2021



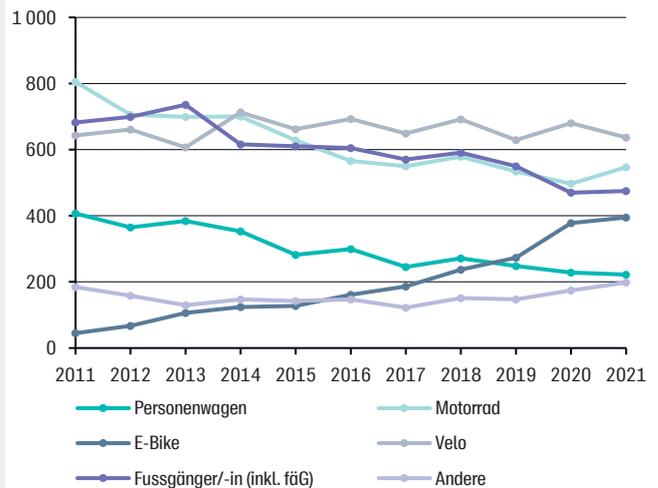
Innerorts

In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der schwer oder tödlich verletzten Personen innerorts bei folgenden Gruppen stark zurückgegangen: bei den PW-Insassinnen und -Insassen um 45 %, bei den Motorradfahrenden um 32 % und bei den Fussgängerinnen und Fussgängern um 30 %. Bei den Velo- und den E-Bike-Fahrenden fällt die Bilanz deutlich weniger positiv aus: Während bei den Velofahrenden die Zahl der schweren Verletzungen stagnierte, stieg sie bei den E-Bike-Fahrenden massiv an.

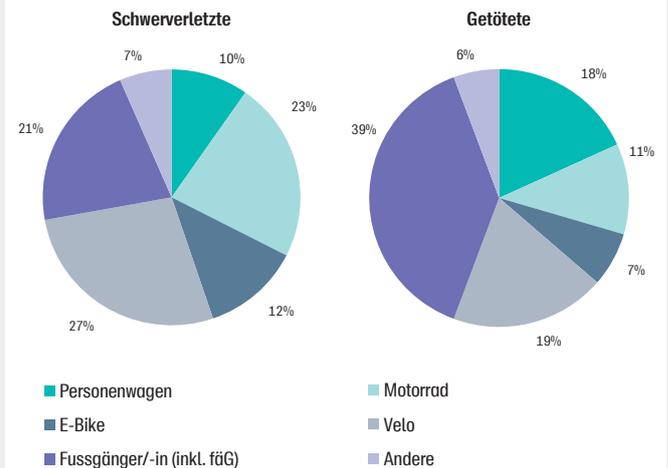
Am häufigsten betroffen von tödlichen Verkehrsunfällen innerorts sind Fussgängerinnen und Fussgänger (39 %), Velofahrende (19 %) sowie PW-Insassinnen und -Insassen (18 %). Am verletzlichsten sind Fussgängerinnen und Fussgänger: Für sie ist das Risiko, an den Unfallfolgen zu sterben, 5-mal höher als für PW-Insassinnen und -Insassen und 3-mal höher als für Velofahrende. Die Letalität hängt mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zusammen. Bei den Velofahrenden zum Beispiel ist sie doppelt so hoch auf Strassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 40 oder 50 km/h wie auf Strassen mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 30 km/h.

In allen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ereignet sich mehr als die Hälfte der schweren Innerorts-Unfälle tagsüber, vor allem an Werktagen. Schwere Innerorts-Unfälle von PW-Insassinnen und -Insassen ereignen sich häufiger bei Nacht oder in der Dämmerung (37 %) als Unfälle von Velofahrenden (23 %) oder Fussgängerinnen und Fussgängern (32 %).

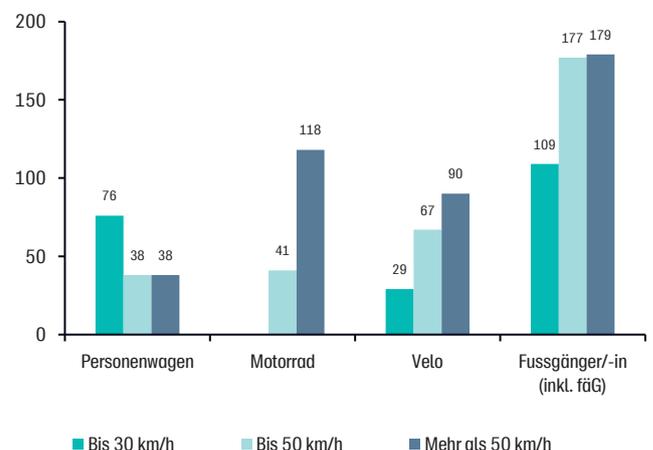
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



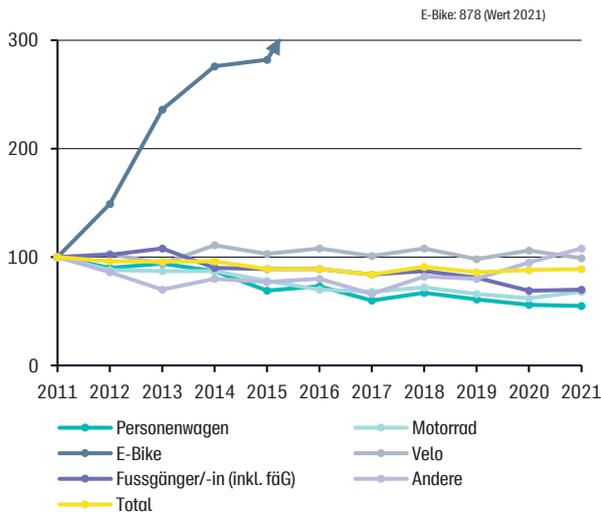
Verteilung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Letalität auf Innerortsstrassen nach signalisierter Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



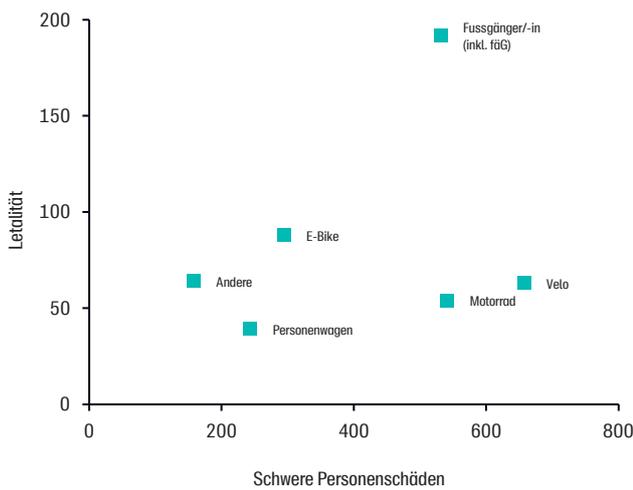
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



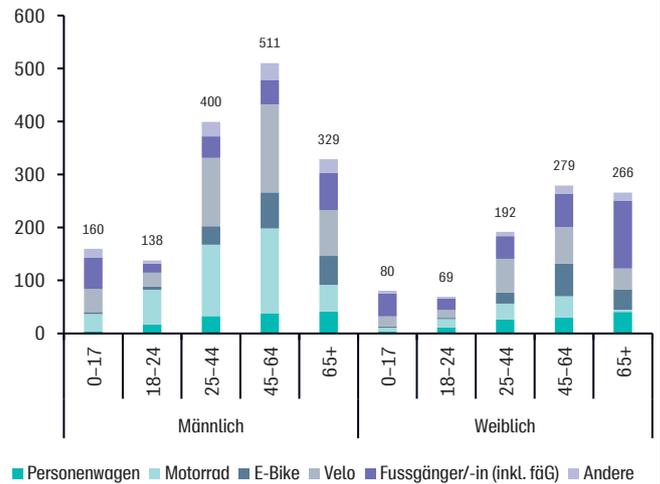
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Innerortsstrassen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 209 | 227 | 13 | 16 | 39 |
| Motorrad | 537 | 532 | 10 | 10 | 54 |
| E-Bike | 388 | 287 | 7 | 6 | 88 |
| Velo | 620 | 640 | 17 | 17 | 63 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 443 | 497 | 32 | 34 | 192 |
| Andere | 194 | 153 | 4 | 5 | 64 |
| Total | 2 391 | 2 337 | 83 | 88 | 75 |

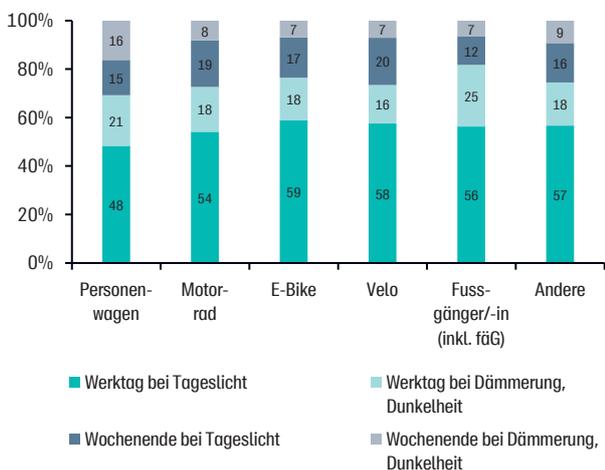
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Innerortsstrassen nach Verkehrsteilnahme



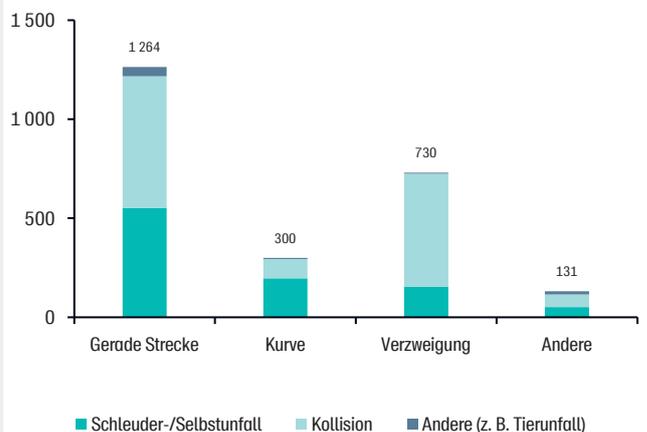
Schwere Personenschäden bei Innerortsunfällen nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden auf Innerortsstrassen nach Zeitfenster und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden auf Innerortsstrassen nach Unfalltyp und Unfallstelle, Ø 2017–2021



Ausserorts

Motorradfahrende und PW-Insassinnen und -insassen sind die Gruppen von Verkehrsteilnehmenden, die die meisten schweren Unfälle auf Ausserortsstrassen erleiden. Sie machten 2021 je etwa ein Drittel aller Schwerverletzten aus. 39 % derjenigen, die ausserorts bei Unfällen tödlich verunglückten, befanden sich im PW und 34 % auf dem Motorrad.

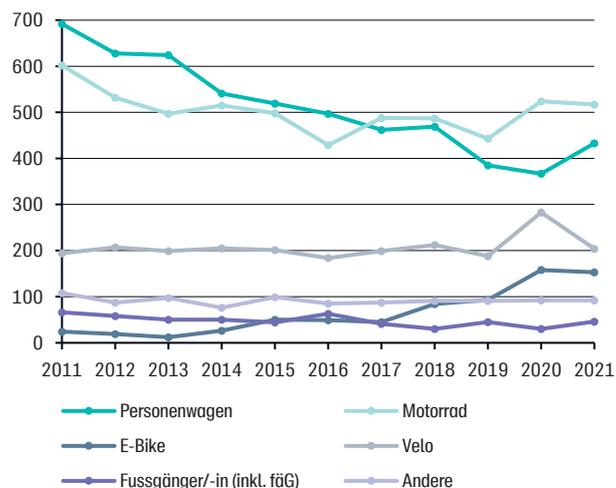
In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der ausserorts verzeichneten Unfälle mit schweren Personenschäden bei folgenden Gruppen stark zurückgegangen: bei den PW-Insassinnen und -Insassen um 37 %, bei den Fussgängerinnen und Fussgängern um 30 % und bei den Motorradfahrenden um 14 %. Dagegen ist ein starker Anstieg der schwer verletzten oder getöteten E-Bike-Fahrenden auf Ausserortsstrassen zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2011 ist diese Zahl auf das Sechsfache gestiegen. Zurückzuführen ist dieser Anstieg auf die zunehmende Beliebtheit von E-Bikes auf den Schweizer Strassen.

Das Risiko, an den Folgen der Verletzungen eines Unfalls auf Ausserortsstrassen zu sterben, ist für Motorradlenkende fast doppelt so hoch wie für PW-Insassinnen und -Insassen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist dieses Risiko jedoch am höchsten.

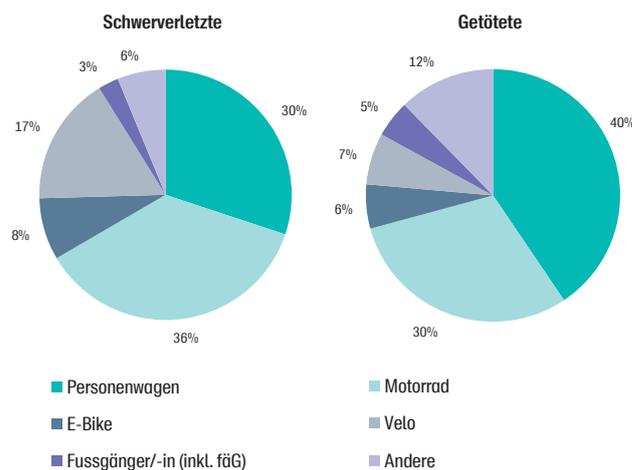
Schwere oder tödliche Verletzungen auf Ausserortsstrassen erleiden Männer vor allem auf Motorrädern und Frauen in Personenkraftwagen.

Die meisten schweren Ausserortsunfälle ereignen sich tagsüber, vor allem an Wochentagen. Mehr als 40 % der Ausserortsunfälle von Fussgängerinnen und Fussgängern ereignen sich jedoch bei Nacht oder in der Dämmerung. Bei den PW-Insassinnen und -Insassen liegen die entsprechenden Anteile bei 37 %, bei den Motorradlenkenden bei 17 % und bei den Velofahrenden bei 14 %.

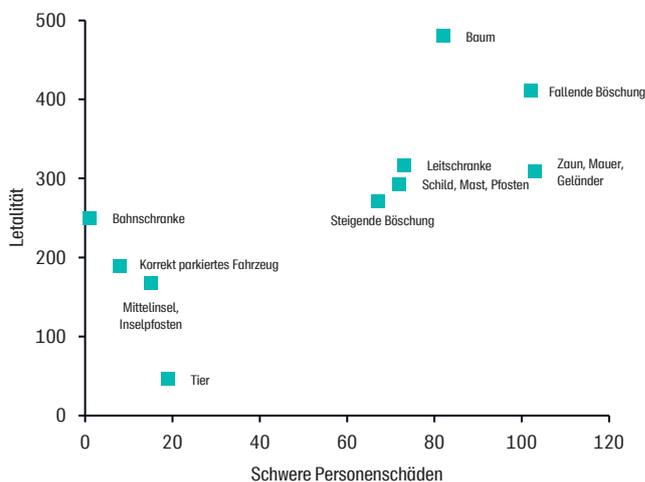
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



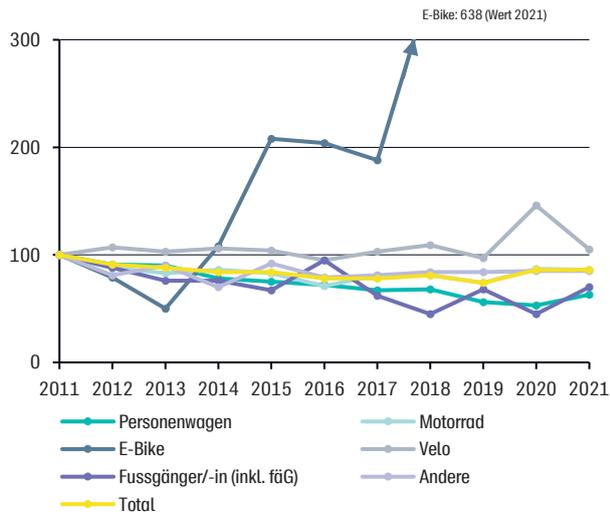
Verteilung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Ausserortsstrassen nach Anprall



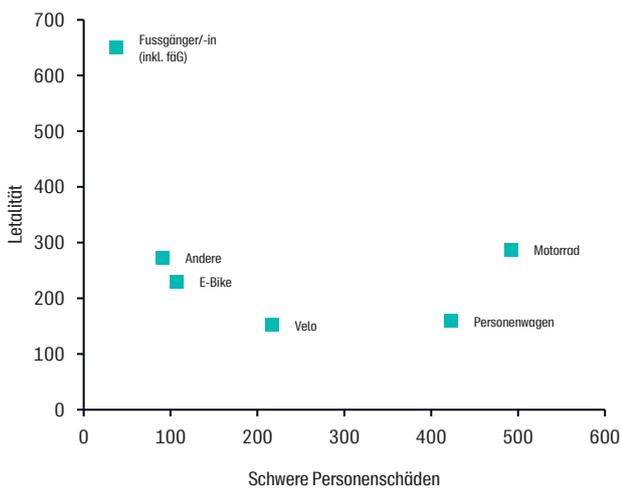
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



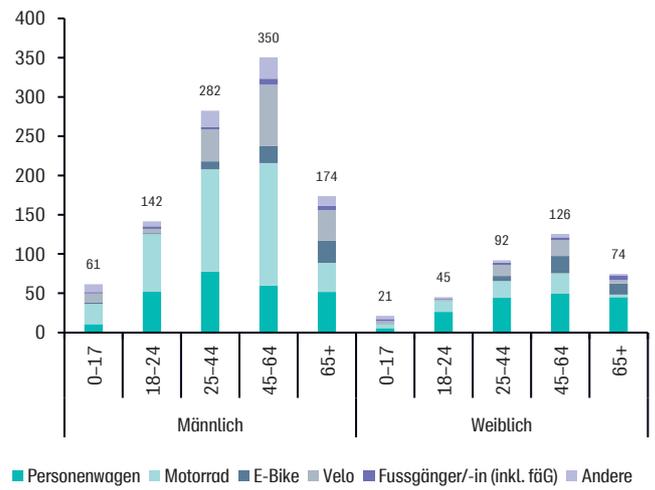
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Ausserortsstrassen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 393 | 380 | 40 | 43 | 159 |
| Motorrad | 482 | 460 | 35 | 32 | 287 |
| E-Bike | 143 | 101 | 10 | 6 | 230 |
| Velo | 199 | 210 | 5 | 7 | 152 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 41 | 33 | 5 | 5 | 650 |
| Andere | 85 | 78 | 7 | 13 | 273 |
| Total | 1 343 | 1 261 | 102 | 107 | 206 |

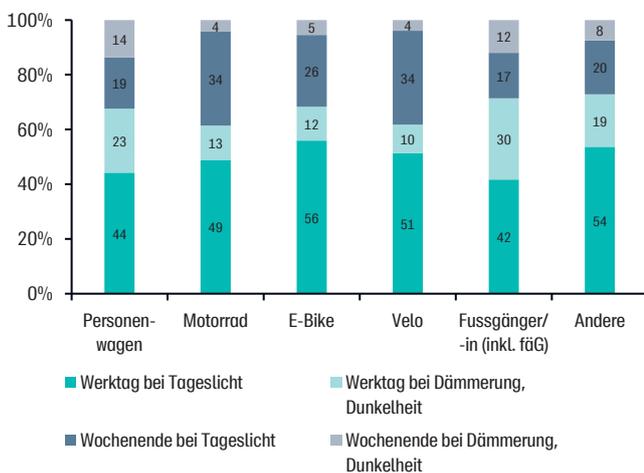
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Ausserortsstrassen nach Verkehrsteilnahme



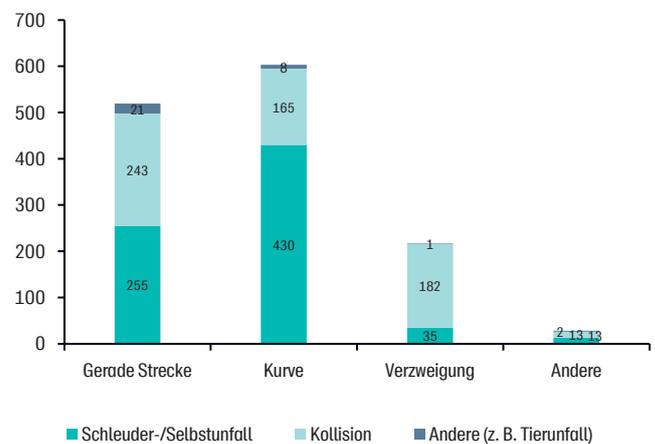
Schwere Personenschäden bei Ausserortsunfällen nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden auf Ausserortsstrassen nach Zeitfenster und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden auf Ausserortsstrassen nach Unfalltyp und Unfallstelle, Ø 2017–2021



Autobahn

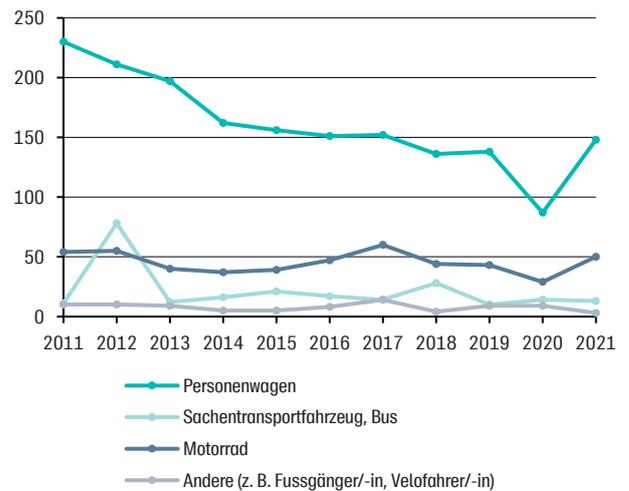
Im Jahr 2021 verunfallten auf den Schweizer Autobahnen 214 Personen schwer oder tödlich. Etwas mehr als zwei Drittel von ihnen befanden sich zum Zeitpunkt des Unfalls in einem Personenwagen und knapp ein Viertel auf einem Motorrad.

In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der PW-Insassinnen und -Insassen, die auf Autobahnen schwer oder tödlich verletzt wurden, stark zurückgegangen (-36%). Während im Jahr 2020 sowohl bei dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmenden wie auch bei den Motorradlenkenden die Anzahl schwerer Unfälle deutlich sank, wurde im Folgejahr ein starker Anstieg verzeichnet. Der Rückgang im Jahr 2020 könnte darauf zurückzuführen sein, dass wegen der Covid-19-Pandemie geringere Distanzen zurückgelegt wurden. Das Carunglück in Siders im Jahr 2012, bei dem 28 Menschen getötet und 24 schwer verletzt wurden, sticht deutlich in der Entwicklung heraus.

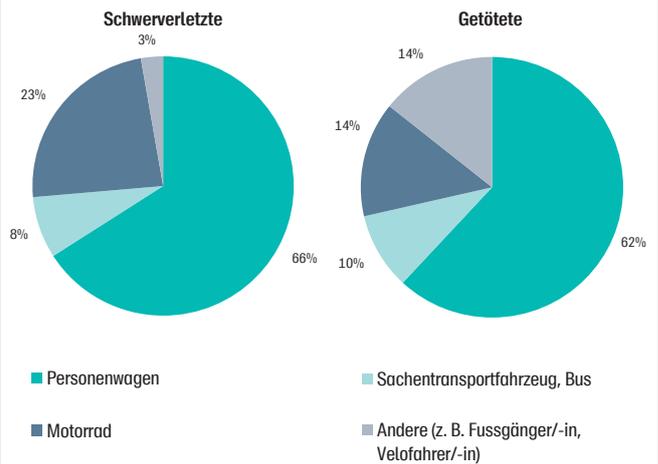
Die Mehrheit der schweren Unfälle auf Autobahnen ereignet sich tagsüber, vor allem an Werktagen. Besonders hoch ist dieser Anteil bei Unfällen von schweren Motorfahrzeugen und von Motorradlenkenden. In den letzten fünf Jahren betrug der Anteil in diesen beiden Gruppen im Durchschnitt 76% bzw. 77%, während er bei PW-Insassinnen und -Insassen bei 60% und bei anderen Verkehrsteilnehmenden bei 59% lag – zur letzten Gruppe zählen auch Personen, die ihr Fahrzeug wegen einer Panne oder eines Unfalls verlassen hatten.

Zwischen 2017 und 2021 lenkten 87% der Männer, die auf Autobahnen schwer verletzt oder getötet wurden, das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls selbst. Nur 7% waren als Mitfahrer vorne und 6% hinten unterwegs. Von den Frauen, die auf Autobahnen einen schweren Unfall erlitten, lenkten nur 53% das Fahrzeug.

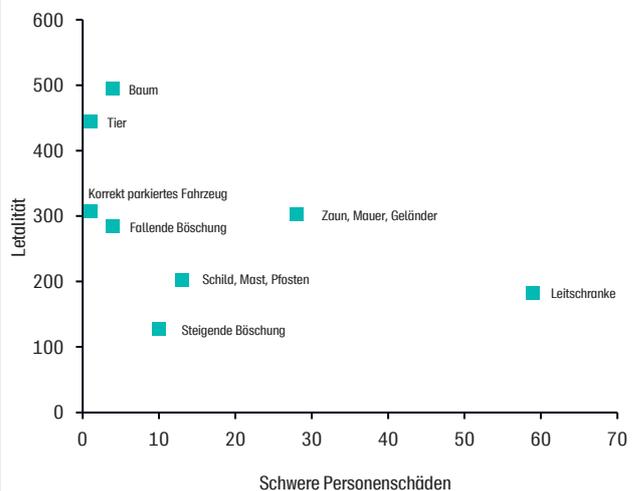
Entwicklung der schweren Personenschäden auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



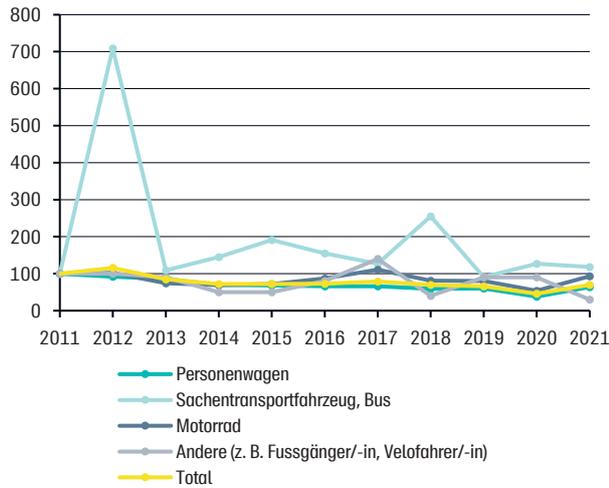
Verteilung der schweren Personenschäden auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Autobahnen nach Anprall



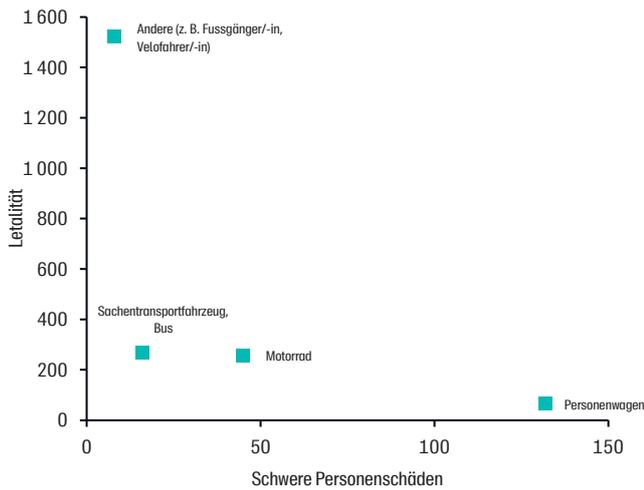
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



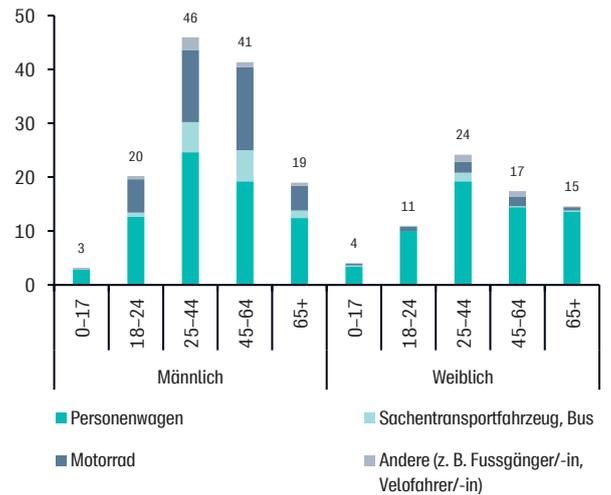
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|---|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 136 | 120 | 12 | 13 | 64 |
| Sachtransportfahrzeug, Bus | 12 | 14 | 1 | 2 | 267 |
| Motorrad | 48 | 43 | 2 | 3 | 258 |
| Andere (z. B. Fussgänger/-in, Velofahrer/-in) | 3 | 5 | 0 | 3 | 1521 |
| Total | 199 | 181 | 15 | 20 | 100 |

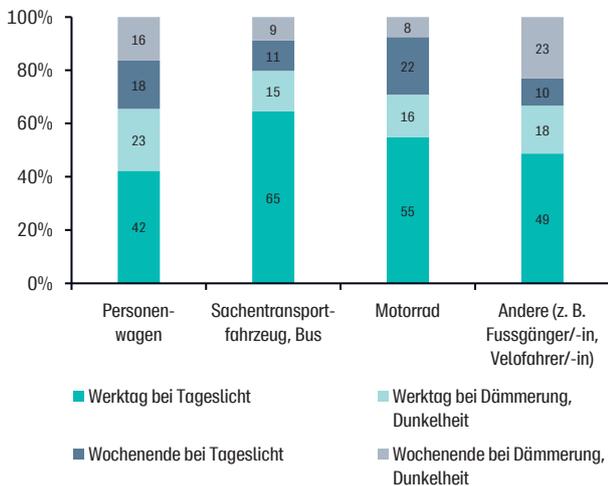
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme



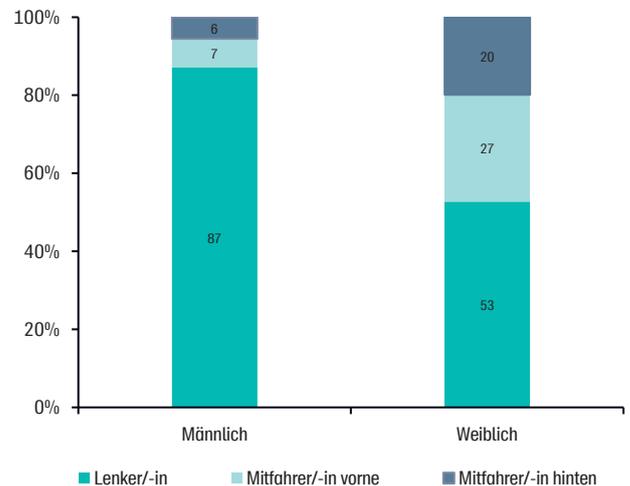
Schwere Personenschäden auf Autobahnen nach Verkehrsteilnahme, Geschlecht und Alter, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden auf Autobahnen nach Zeitfenster und Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der schweren Personenschäden auf Autobahnen nach Art der Verkehrsteilnahme und Geschlecht, Ø 2017–2021



Schleuder-/Selbstunfall

Insgesamt haben Schleuder-/Selbstunfälle seit 2011 um 6 % zugenommen. Während schwere Personenschäden in Personenwagen und auf Motorrädern in dieser Zeit abgenommen haben, ist ihre Zahl auf Velos und insbesondere auf E-Bikes gestiegen. Bei Letzteren stieg die Zahl der schweren Personenschäden auf fast das Achtfache des Werts im Jahr 2011.

Motorradlenkende und Velofahrende machen bei den schweren Schleuder-/Selbstunfällen mit jeweils etwas mehr als einem Viertel die grössten Gruppen aus. Auch Personen in einem PW machen fast einen Viertel der schweren Personenschäden aus. In 14 % sind E-Bike-Fahrende betroffen. Rund 2 % der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen betreffen Fussgängerinnen und Fussgänger – dies, wenn ein Fahrzeug ins Schleudern kommt und anschliessend mit einer Person, die zu Fuss unterwegs ist, kollidiert.

Die Letalität von Schleuder-/Selbstunfällen ist bei Beteiligung von Motorrädern oder Personenwagen am höchsten. Am tiefsten ist sie bei Schleuder-/Selbstunfällen mit dem Velo. Mit dem E-Bike sind diese Unfälle zwar seltener als mit dem Velo, sie haben aber eine höhere Letalität.

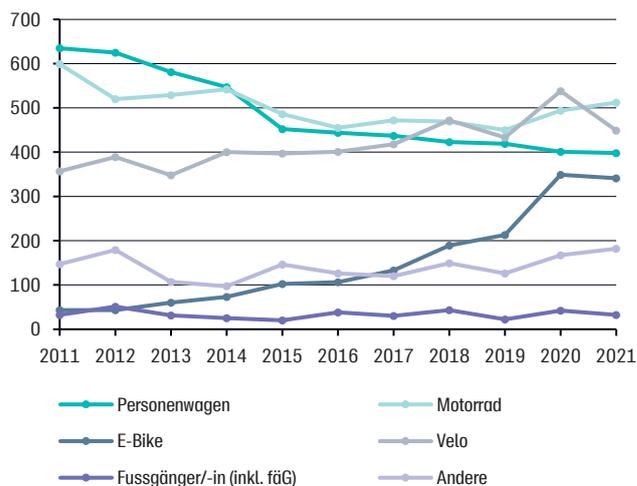
Kommt es bei einem Schleuder-/Selbstunfall zu einer Kollision mit einem Objekt, handelt es sich in etwas mehr als einem Viertel der Fälle um Zäune, Geländer oder Mauern, in etwa 15 % um Schilder, Masten oder Pfosten. Am schwerwiegendsten sind die Folgen, wenn es sich beim Anprallobjekt um einen Baum oder eine fallende Böschung handelt.

Unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit ist die wichtigste Ursache von schweren Schleuder-/Selbstunfällen, gefolgt von Unaufmerksamkeit und Ablenkung sowie Alkohol. Mehr als die Hälfte der schweren Schleuder-/Selbstunfälle ist auf diese drei Ursachen zurückzuführen.

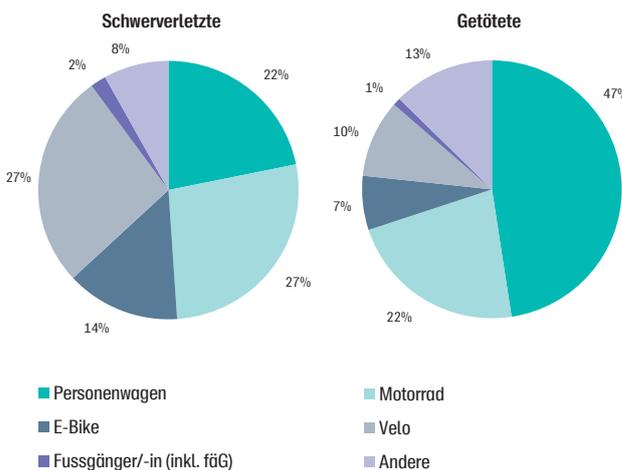
Bei den geschwindigkeitsbedingten Schleuder-/Selbstunfällen ist der Anteil der 18- bis 24-jährigen Verunfallten höher als bei den anderen Unfallursachen. Bei den alkoholbedingten Unfällen sind die 25- bis 44-Jährigen für fast die Hälfte der Fälle verantwortlich – deutlich mehr als bei den anderen Unfallursachen.

Insgesamt handelt es sich bei 45 % der schweren Unfälle um Schleuder-/Selbstunfälle. Bei Unfällen in Kurven, ausserorts und am Wochenende (insbesondere nachts) ist dieser Anteil noch höher.

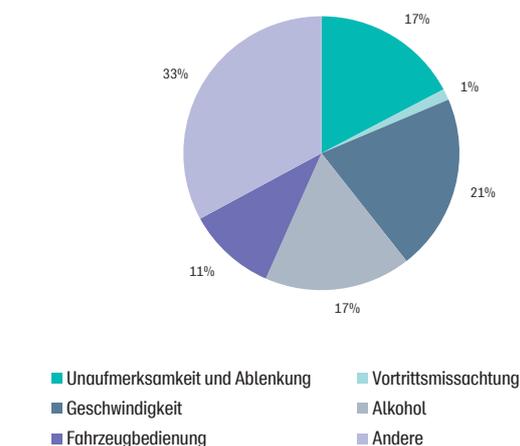
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



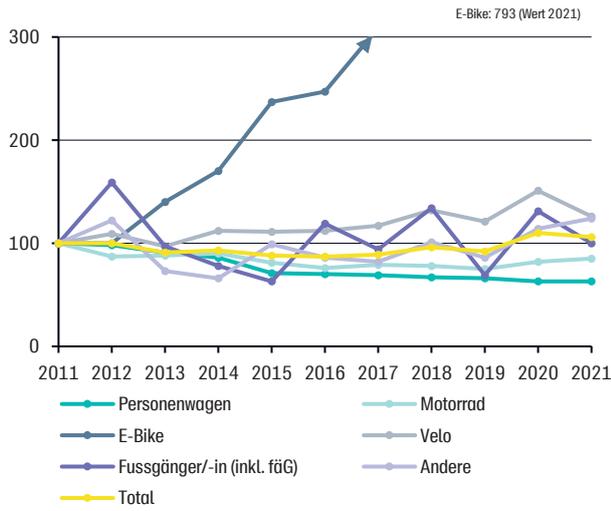
Verteilung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptursachen von schweren Schleuder-/Selbstunfällen, Ø 2017–2021



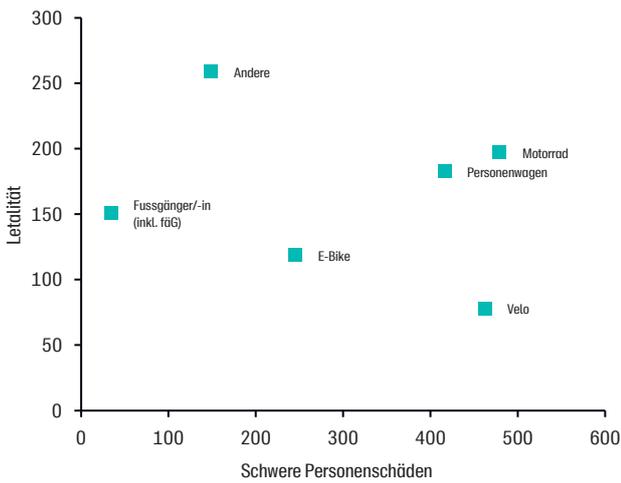
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



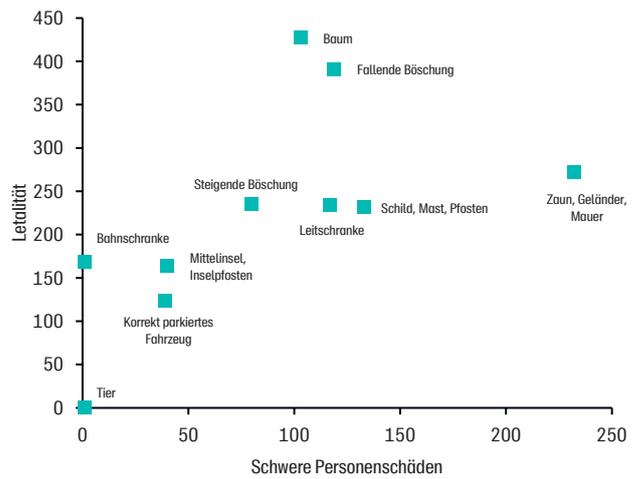
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 359 | 367 | 39 | 49 | 183 |
| Motorrad | 485 | 456 | 27 | 23 | 197 |
| E-Bike | 333 | 238 | 8 | 7 | 119 |
| Velo | 441 | 452 | 8 | 10 | 78 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 32 | 33 | 0 | 1 | 151 |
| Andere | 176 | 136 | 6 | 13 | 259 |
| Total | 1 826 | 1 682 | 88 | 103 | 169 |

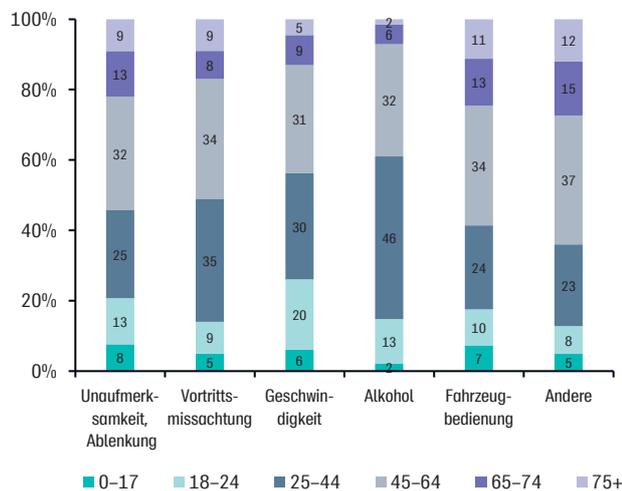
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Verkehrsteilnahme



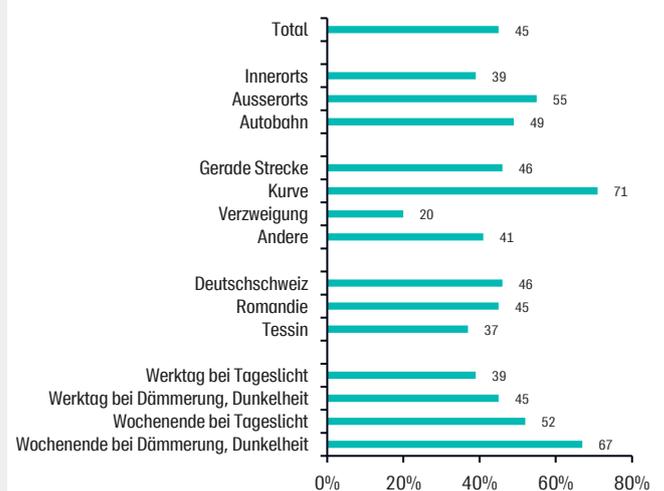
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Schleuder-/Selbstunfällen nach Anprall



Verteilung der Hauptverursacher/-innen von schweren Schleuder-/Selbstunfällen nach Alter und Hauptursache, Ø 2017–2021



Anteil von Schleuder-/Selbstunfällen an allen schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Kollision

Insgesamt hat sich die Zahl der schweren Kollisionen von 2011 bis 2021 um ein Viertel reduziert. Einzig bei den E-Bikes war eine Zunahme zu verzeichnen: 2021 gab es fast achtmal so viele Kollisionen wie 2011. Trotz dieser Zunahme sind Kollisionen mit dem E-Bike immer noch deutlich seltener als Kollisionen von anderen Verkehrsteilnehmergruppen.

Am meisten schwere Personenschäden bei Kollisionen gibt es bei Motorradfahrenden und bei Fussgängerinnen und Fussgängern. Sie machen einen Anteil von je rund 25 % aus. Von den Getöteten waren fast 40 % zu Fuss unterwegs.

Die schwersten Folgen haben Kollisionen für Fussgängerinnen und Fussgänger: ihre Letalität liegt deutlich höher als jene der anderen Verkehrsteilnehmenden. Am tiefsten ist sie bei Personen, die in einem PW verunfallen. Kollisionen mit dem E-Bike sind deutlich seltener als solche mit Motorrädern, die Letalität ist jedoch etwa gleich hoch.

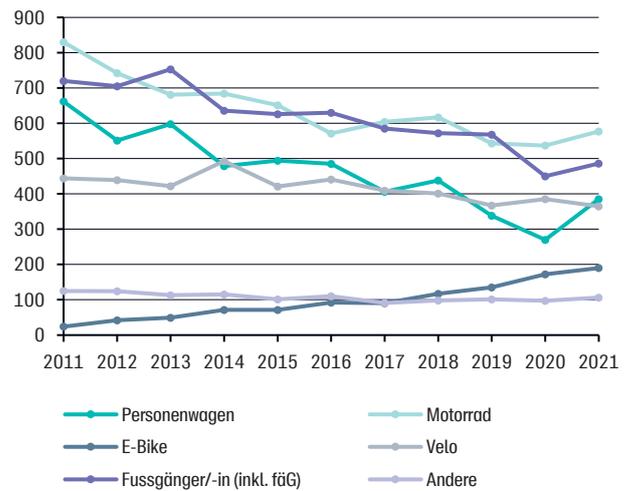
Bei drei von vier schweren Zweierkollisionen war mindestens ein PW beteiligt. Am häufigsten sind Zweierkollisionen zwischen Personenwagen und Motorrädern, gefolgt von Kollisionen zwischen PW und Fussgängerinnen bzw. Fussgängern.

Mehr als 40 % der schweren Kollisionen sind auf Vortrittsmissachtung zurückzuführen. Unaufmerksamkeit und Ablenkung sind für rund 10 % der schweren Kollisionen verantwortlich, unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit für etwa 4 %.

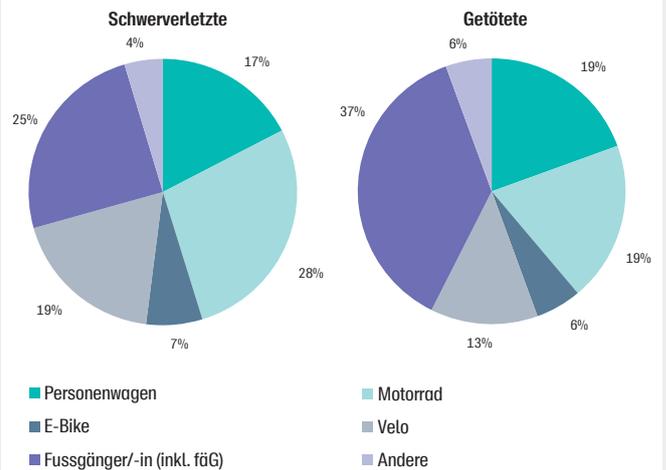
18- bis 24-Jährige verursachen anteilmässig mehr Kollisionen wegen überhöhter Geschwindigkeit als Kollisionen, die auf andere Ursachen zurückzuführen sind. Die Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen ist für die Hälfte der alkoholbedingten schweren Kollisionen verantwortlich. Rund ein Viertel der Kollisionen wegen mangelhafter Fahrzeugbedienung wird von Personen ab 75 Jahren verursacht.

Insgesamt machen schwere Kollisionen etwas mehr als die Hälfte der schweren Unfälle aus. Dieser Anteil ist noch höher bei Unfällen innerorts, tagsüber an Wochentagen und insbesondere bei Unfällen, die sich an Verzweigungen ereignen.

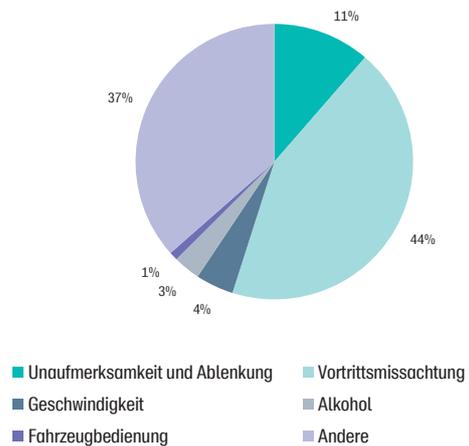
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kollisionen nach Verkehrsteilnahme, 2011-2021



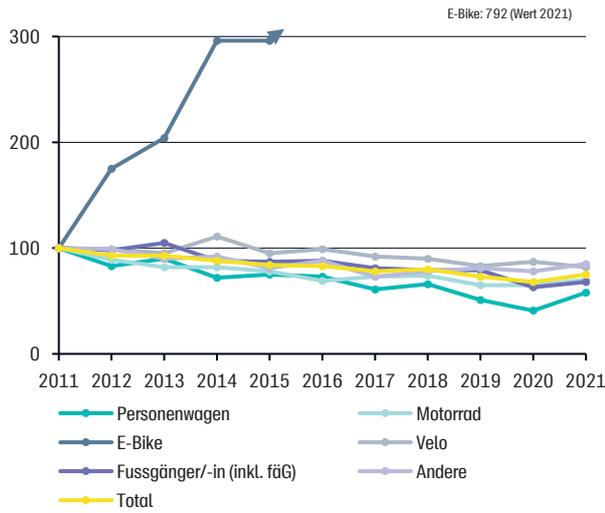
Verteilung der schweren Personenschäden bei Kollisionen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017-2021



Verteilung der Hauptursachen von schweren Kollisionen, Ø 2017-2021



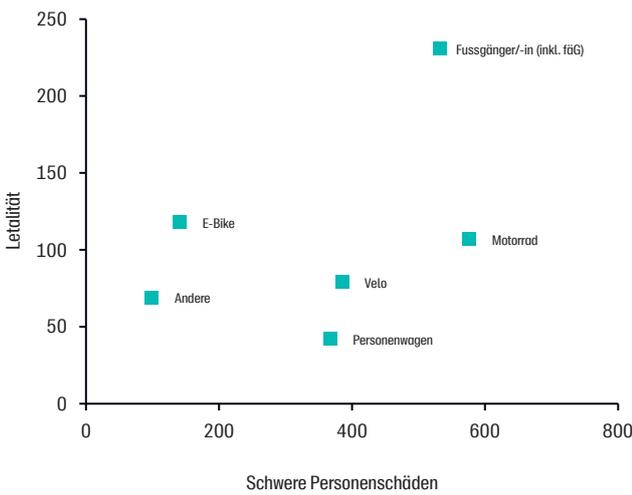
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kollisionen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



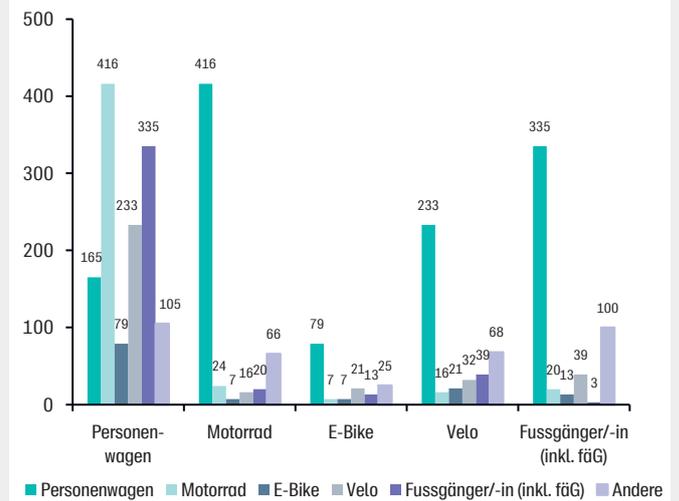
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Kollisionen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 361 | 346 | 24 | 21 | 42 |
| Motorrad | 557 | 555 | 20 | 21 | 107 |
| E-Bike | 181 | 135 | 9 | 6 | 118 |
| Velo | 352 | 371 | 13 | 14 | 79 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 449 | 493 | 37 | 40 | 231 |
| Andere | 101 | 92 | 5 | 6 | 69 |
| Total | 2 001 | 1 992 | 108 | 108 | 89 |

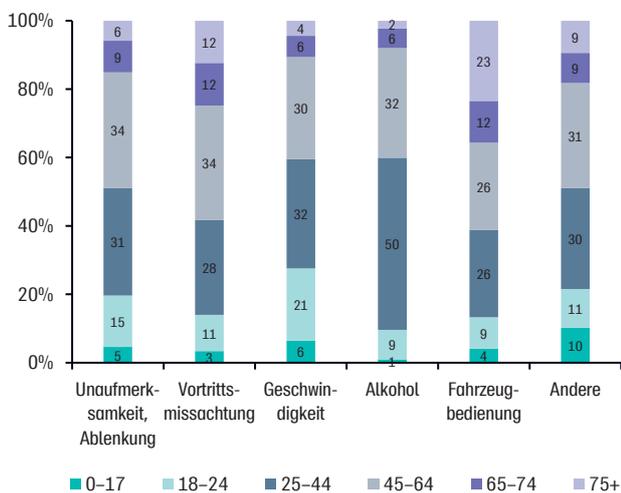
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Kollisionen nach Verkehrsteilnahme



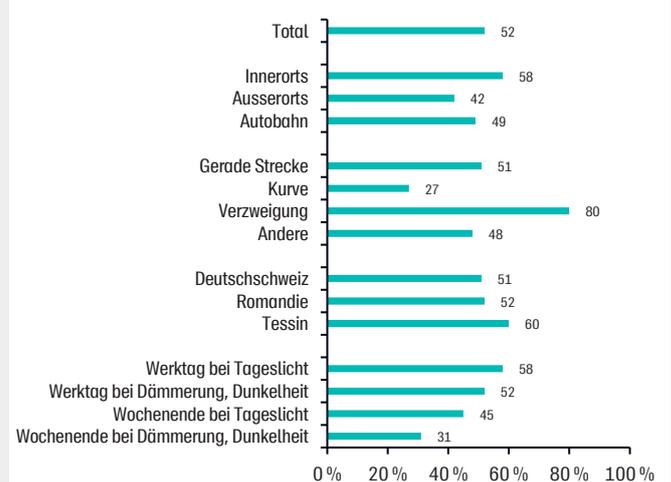
Kollisionsgegner/-innen bei schweren Zweierkollisionen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptverursacher/-innen von schweren Kollisionen nach Alter und Hauptursache, Ø 2017–2021



Anteil von Kollisionen an allen schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Unaufmerksamkeit und Ablenkung

Schwere Unfälle wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung haben in den letzten zehn Jahren um rund 10 % zugenommen. Bei den einzelnen Arten der Verkehrsteilnahme war die Entwicklung unterschiedlich. Während sie bei Unfällen im Personenwagen und zu Fuss rückläufig war, zeigte sich bei den Unfällen mit dem E-Bike eine starke Zunahme.

Pro Jahr werden 1165 Personen wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung schwer verletzt oder getötet. Rund ein Drittel von ihnen war zum Zeitpunkt des Unfalls mit dem Motorrad unterwegs, je 20 % in einem Personenwagen oder mit dem Velo.

Am schwerwiegendsten sind diese Unfälle für Fussgängerinnen und Fussgänger – sie haben die höchste Letalität. Am tiefsten ist die Letalität bei Unfällen mit dem Personenwagen.

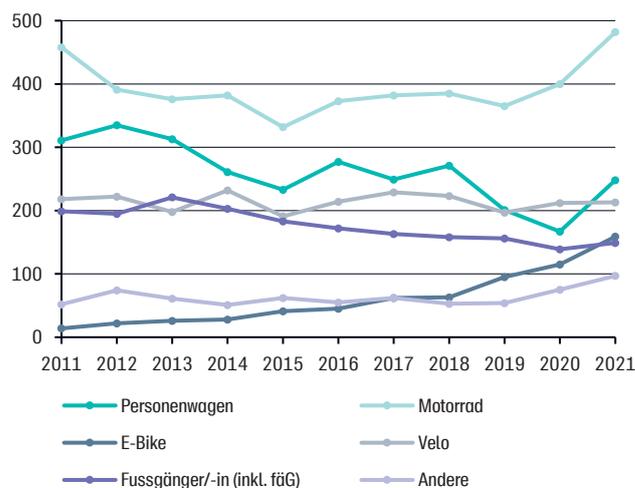
Insgesamt werden Unaufmerksamkeit und Ablenkung bei rund 30 % der schweren Unfälle als Haupt- oder Mitursache erfasst. Bei schweren Unfällen auf der Autobahn ist dieser Anteil deutlich höher. Im Tessin macht diese Unfallursache einen weniger hohen Anteil der schweren Unfälle aus als in den beiden anderen Landesteilen.

Fast 40 % der schweren Unfälle wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung werden von PW-Lenkenden verursacht. Von den bei diesen Unfällen schwer oder tödlich verletzten Personen machen sie jedoch nur etwa 20 % aus. Umgekehrt ist die Situation bei den Fussgängerinnen und Fussgängern: sie sind nur selten für solche Unfälle verantwortlich (2 %), machen aber 13 % der Opfer aus.

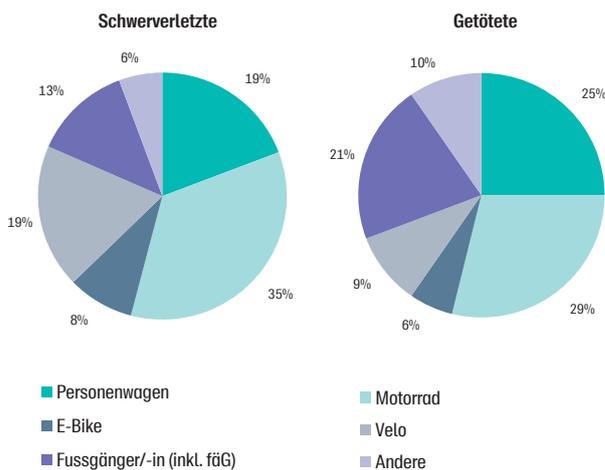
Die meisten Unfälle wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung ereignen sich innerorts, die wenigsten auf Autobahnen. Innerorts und auf den Autobahnen kommt es insbesondere auf geraden Strecken zu diesen Unfällen, ausserorts etwa gleich häufig auf geraden Strecken wie in Kurven.

Insgesamt sind 18 % der Fahrzeuglenkenden bzw. Fussgängerinnen und Fussgänger, die an einem schweren Unfall beteiligt sind, unaufmerksam oder abgelenkt. Bei jüngeren Verkehrsteilnehmenden bis zum Alter von 24 Jahren und bei Motorradfahrern ist dies häufiger der Fall, bei Fussgängerinnen und Fussgängern seltener.

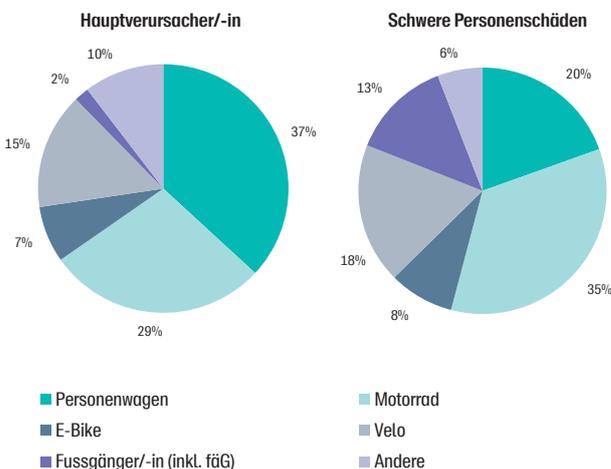
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



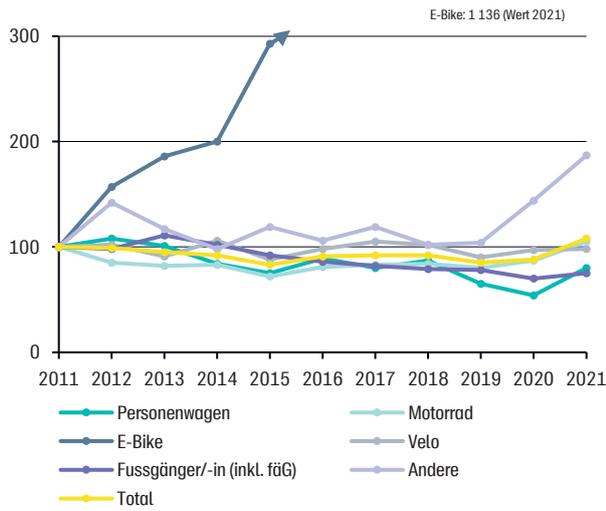
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptversacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



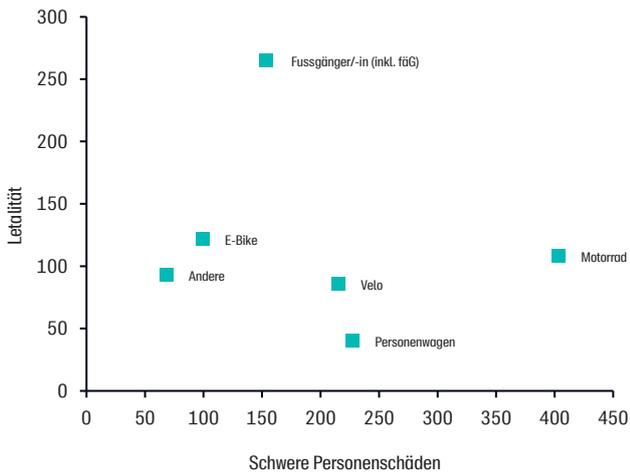
Indexierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



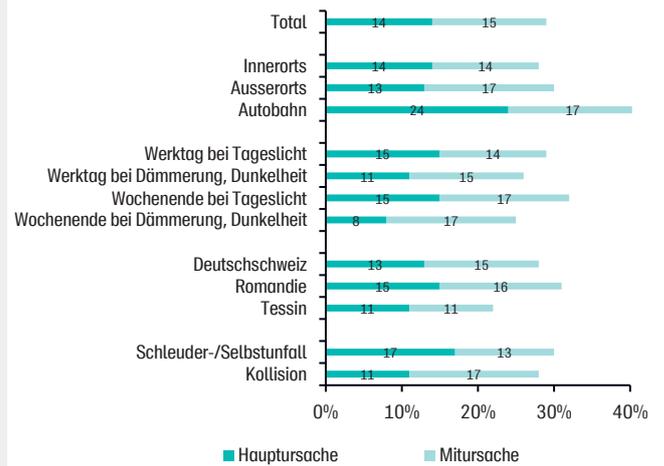
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|--------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 230 | 214 | 18 | 13 | 40 |
| Motorrad | 470 | 388 | 12 | 15 | 108 |
| E-Bike | 155 | 96 | 4 | 3 | 122 |
| Velo | 207 | 210 | 6 | 5 | 86 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 138 | 142 | 11 | 11 | 265 |
| Andere | 95 | 63 | 2 | 5 | 93 |
| Total | 1 295 | 1 113 | 53 | 52 | 82 |

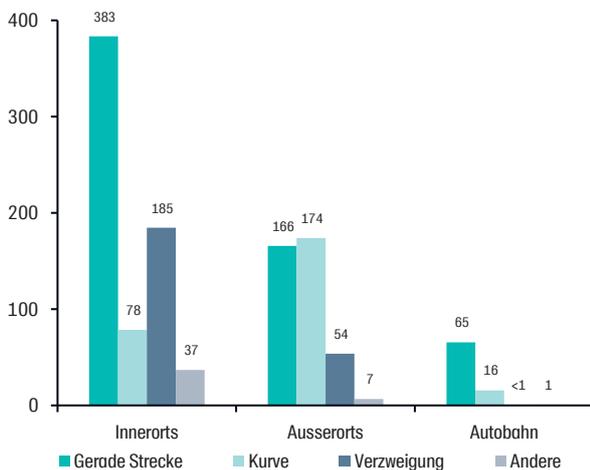
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme



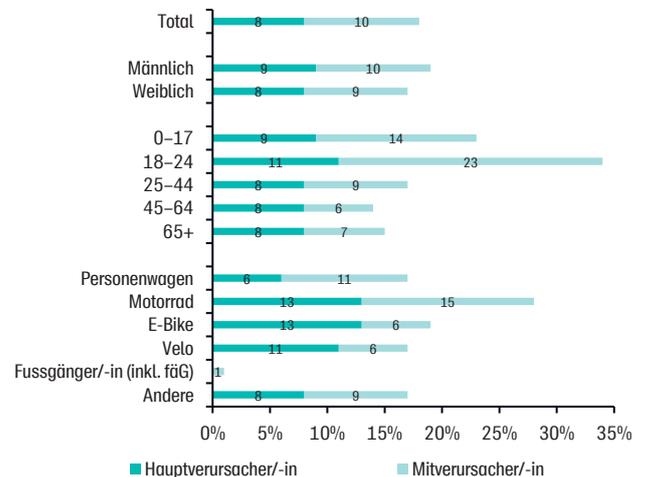
Anteil der durch Unaufmerksamkeit und Ablenkung verursachten schweren Unfälle nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2017–2021



Anteil unaufmerksam und abgelenkter Fahrzeuglenker/-innen und Fussgänger/-innen bei schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Vortrittsmissachtung

Im Jahr 2021 wurden als Folge von Vortrittsmissachtungen mehr als 1000 Personen schwer verletzt oder getötet. Im Vergleich zu 2011 entspricht dies einer Reduktion von rund 20%. Die rückläufige Tendenz zeigt sich bei allen Arten der Verkehrsteilnahme mit Ausnahme der E-Bikes, bei welchen eine starke Zunahme zu verzeichnen ist.

Bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung werden vor allem Motorradfahrende schwer verletzt oder getötet (rund 30%). Je ein Viertel der schweren Personenschäden betrifft Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Mit der starken Zunahme bei den E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern liegt deren Anteil aktuell bei rund 10%. Nach den Fussgängerinnen und Fussgängern haben sie zudem die höchste Letalität bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung.

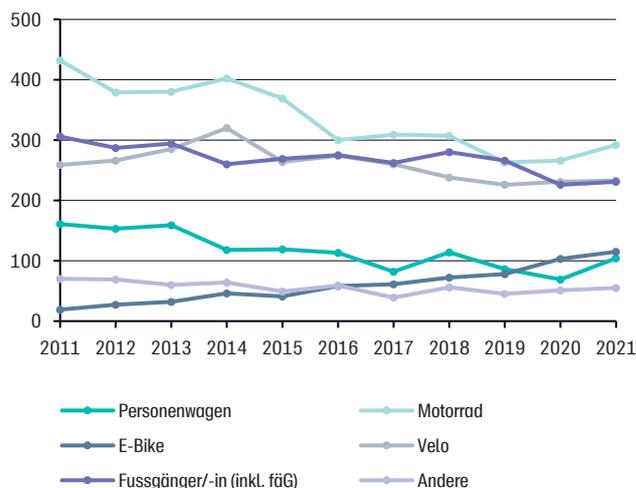
Insgesamt ist ein Viertel der schweren Unfälle auf eine Vortrittsmissachtung zurückzuführen. An Werktagen ist dieser Anteil etwas erhöht, an Wochenenden niedriger. Etwa die Hälfte der Kollisionen ist auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen.

Bei 70% der Unfälle wegen Vortrittsmissachtung handelt es sich bei der verantwortlichen Person um einen PW-Lenker oder eine PW-Lenkerin. Bei den Opfern hingegen machen diese lediglich einen Anteil von rund 10% aus. Bei den Motorradfahrenden, den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den E-Bike- und Velofahrenden ist die Situation umgekehrt: sie machen bei den schweren Personenschäden einen deutlich höheren Anteil aus als bei den Hauptverursachenden.

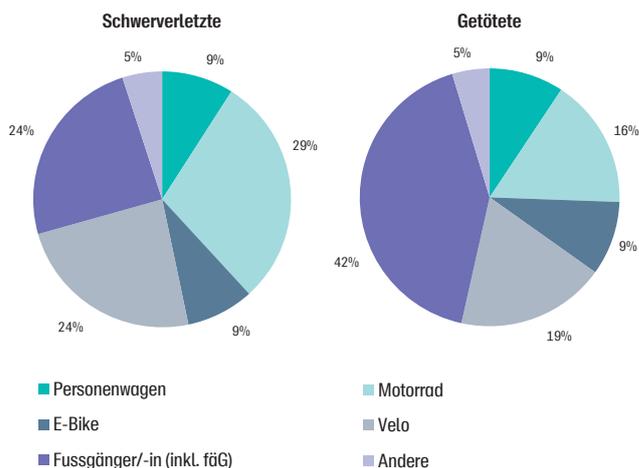
Drei Viertel der schweren Unfälle nach Vortrittsmissachtungen ereignen sich innerorts, der Rest ausserorts. Auf Autobahnen kommt diese Unfallursache praktisch nicht vor. Sowohl inner- wie auch ausserorts ereignet sich die Mehrheit dieser Unfälle an Verzweigungen.

Insgesamt haben 15% der Fahrzeuglenkenden, die an einem schweren Unfall beteiligt sind, den Vortritt missachtet. Bei Personenwagenlenkenden ist dieser Anteil doppelt so hoch. Bei Personen, die auf dem Motorrad, dem Velo oder dem E-Bike unterwegs sind, liegt dieser Anteil im einstelligen Prozentbereich.

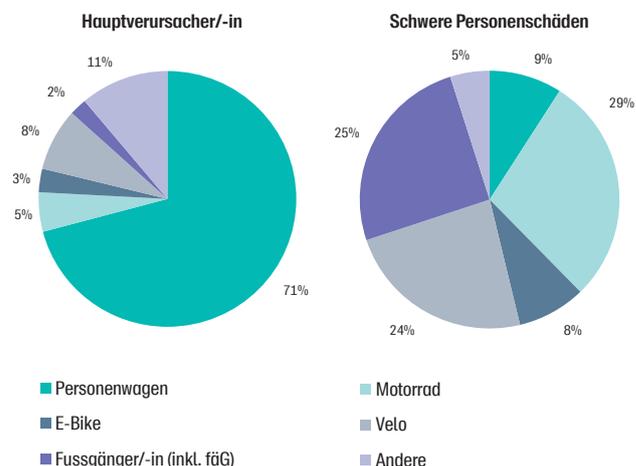
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



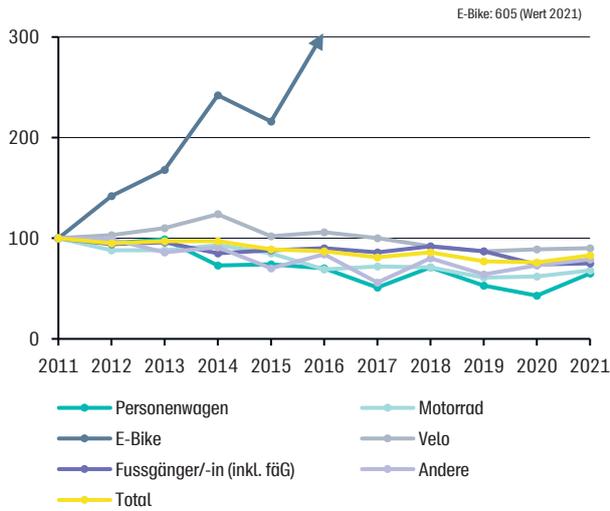
Verteilung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



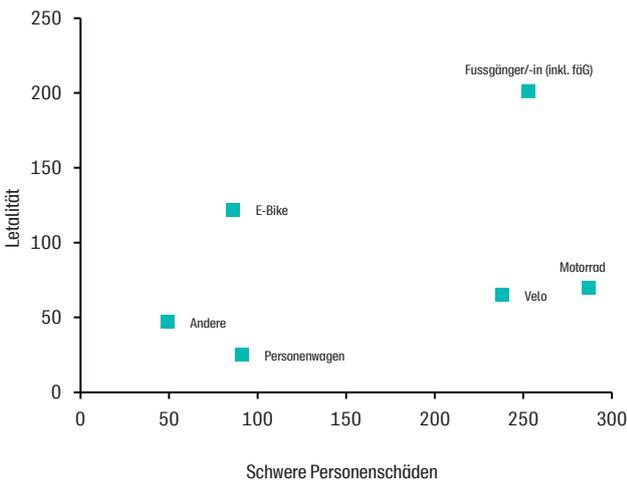
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



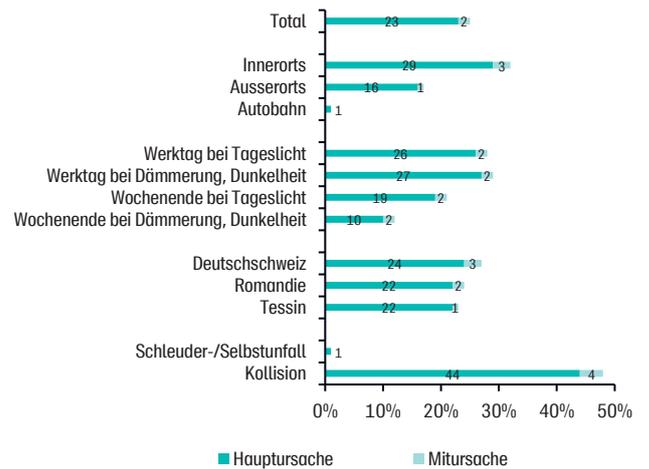
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 101 | 87 | 3 | 4 | 25 |
| Motorrad | 286 | 281 | 6 | 7 | 70 |
| E-Bike | 108 | 82 | 7 | 4 | 122 |
| Velo | 226 | 230 | 7 | 8 | 65 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 213 | 235 | 18 | 18 | 201 |
| Andere | 54 | 48 | 1 | 2 | 47 |
| Total | 988 | 962 | 42 | 42 | 79 |

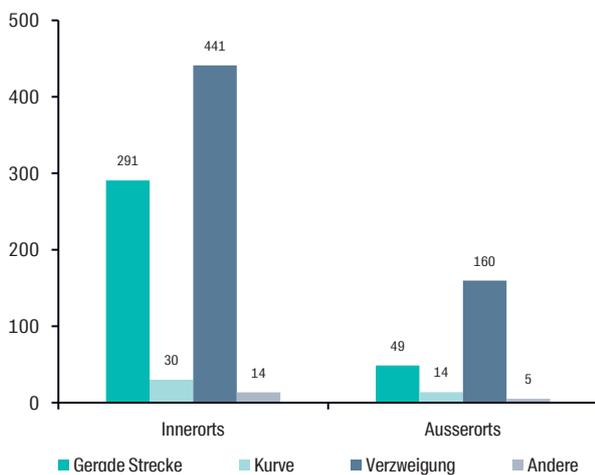
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Verkehrsteilnahme



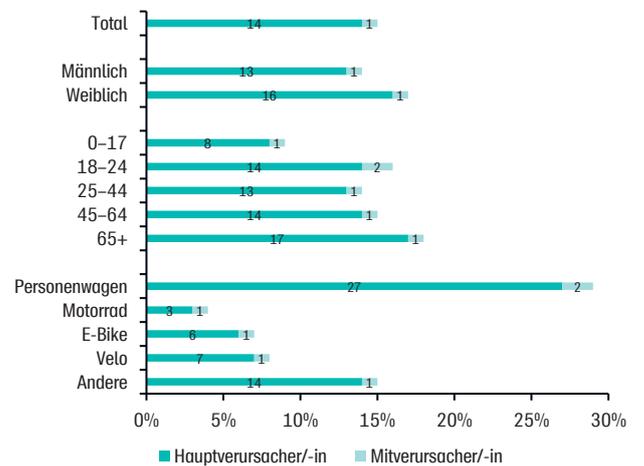
Anteil der durch Vortrittsmissachtung verursachten schweren Unfälle nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2017–2021



Anteil vortrittsmissachtender Fahrzeuglenker/-innen bei schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Geschwindigkeit

Im Jahr 2021 wurden bei Geschwindigkeitsunfällen 797 Personen schwer und 55 tödlich verletzt. Im Vergleich zu 2011 ist das ein Rückgang um 16%. Der Rückgang betrifft nicht alle Verkehrsteilnehmenden: Bei den Velofahrenden war eine Zunahme um 35% zu verzeichnen, bei den E-Bike-Fahrenden eine Versiebenfachung.

Die meisten schweren Personenschäden als Folge von nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit betreffen Personen auf dem Motorrad oder in einem Personwagen. Trotz der starken Zunahme der schweren Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden sind diese immer noch deutlich seltener von Geschwindigkeitsunfällen betroffen als Personen, die mit dem Auto, Motorrad oder Velo unterwegs sind.

Die Letalität von Fussgängerinnen und Fussgängern ist bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen deutlich höher als diejenige der anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt liegende Letalität haben Motorradfahrende.

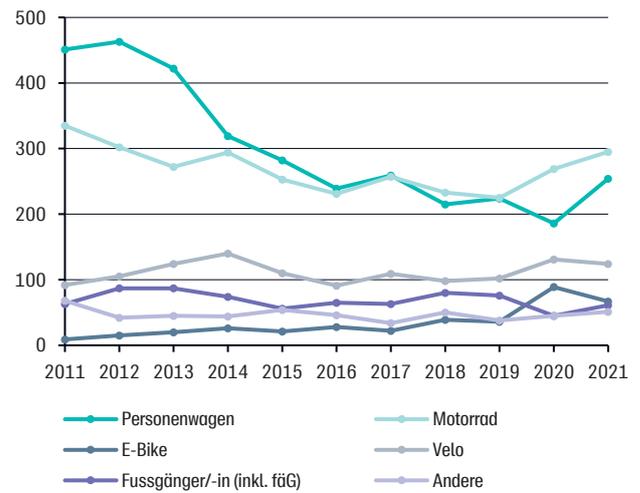
Insgesamt sind rund 20% der schweren Unfälle auf überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Auf den Autobahnen und insbesondere ausserorts ist dieser Anteil höher. Auch in Wochenendnächten ist er höher. Bei rund 30% der Schleuder-/Selbstunfälle wird die Geschwindigkeit als Haupt- oder Mitursache erfasst.

Bei zwei Dritteln der Hauptverursachenden von Geschwindigkeitsunfällen handelt es sich um Motorrad- oder Autofahrende. Auch unter den Opfern machen sie die grössten Gruppen aus. Fussgängerinnen und Fussgänger – dazu gehören auch die Lenkenden von fahrzeugähnlichen Geräten – machen bei den Hauptverursachenden lediglich einen Anteil von 1% aus. Bei den Opfern liegt ihr Anteil hingegen bei 8%.

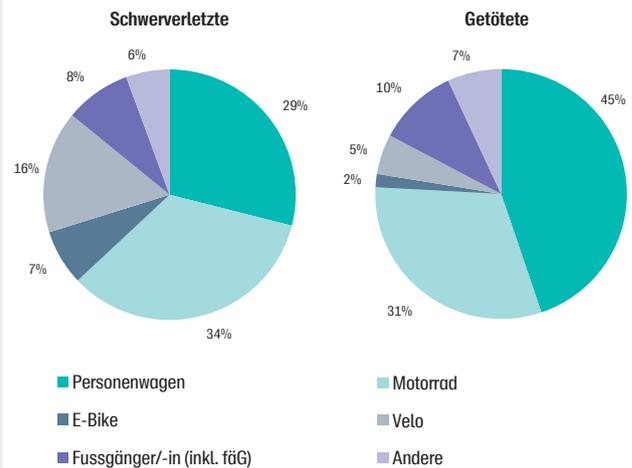
Die Mehrheit der Geschwindigkeitsunfälle ereignet sich ausserorts, hauptsächlich in Kurven. Etwas mehr als ein Drittel dieser Unfälle passiert innerorts, insbesondere auf geraden Strecken.

11% der Personen, die an einem schweren Unfall beteiligt sind, sind mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs. Dieser Anteil ist höher bei Männern als bei Frauen, bei 18- bis 24-Jährigen im Vergleich zu den anderen Altersgruppen und bei Motorradlenkenden im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmenden.

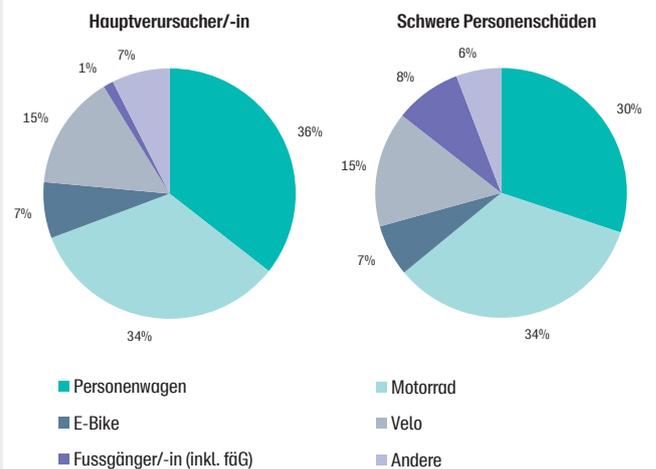
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



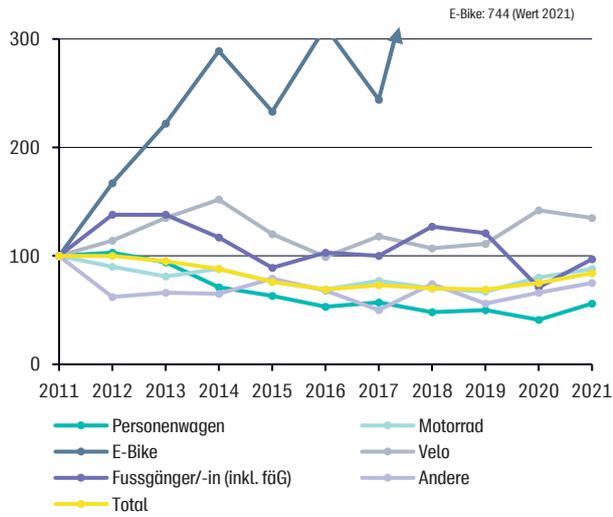
Verteilung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Geschwindigkeit nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



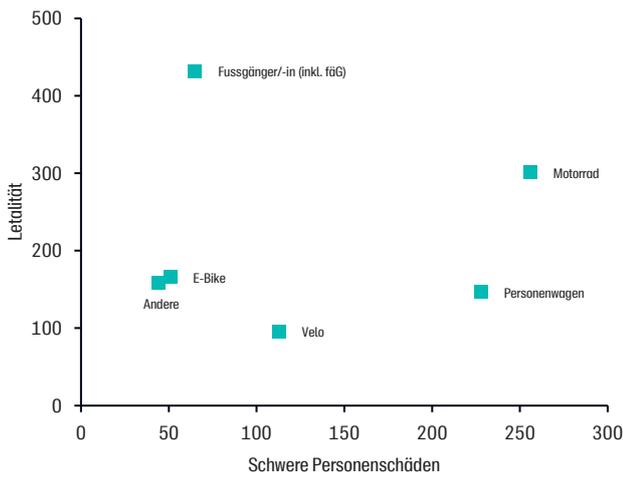
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



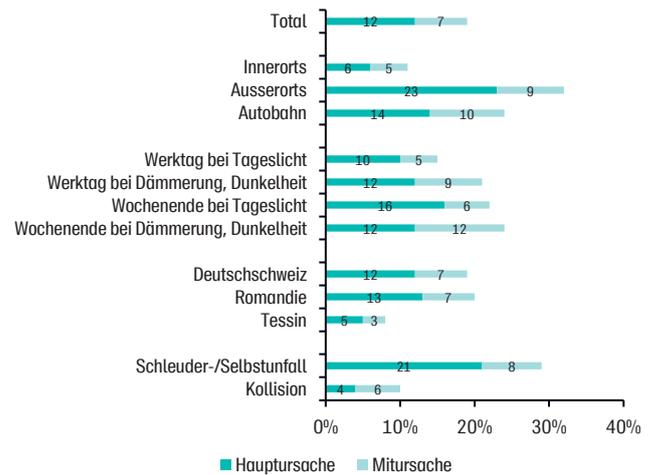
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 229 | 202 | 25 | 26 | 147 |
| Motorrad | 275 | 237 | 20 | 18 | 301 |
| E-Bike | 65 | 50 | 2 | 1 | 166 |
| Velo | 122 | 110 | 2 | 3 | 96 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 57 | 59 | 4 | 6 | 432 |
| Andere | 49 | 39 | 2 | 4 | 159 |
| Total | 797 | 697 | 55 | 58 | 187 |

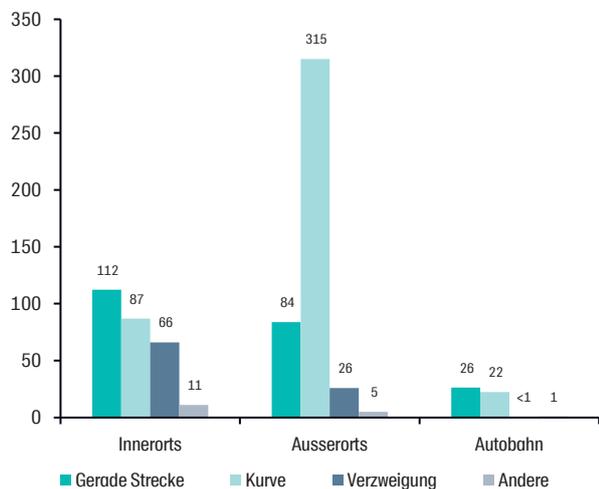
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme



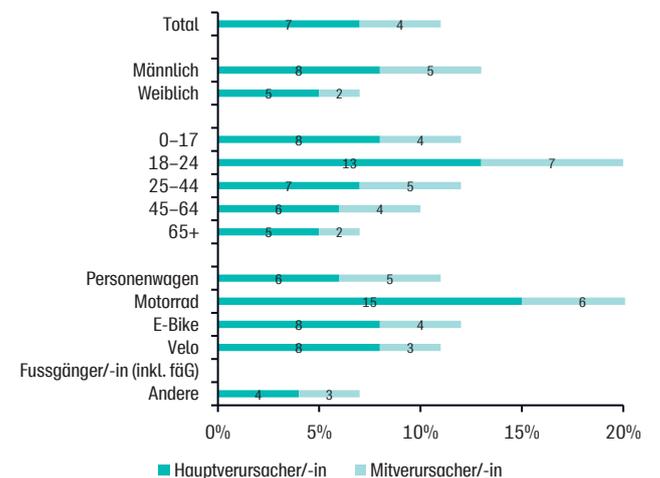
Anteil der durch Geschwindigkeit verursachten schweren Unfälle nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2017–2021



Anteil Fahrzeuglenker/-innen mit unangepasster Geschwindigkeit bei schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Alkohol

2021 wurden insgesamt rund 30% weniger alkoholbedingte Unfälle registriert als 2011. Auch wenn der Rückgang bei Personenwageninsassinnen und -insassen am stärksten ausgeprägt war, sind immer noch die meisten schweren Personenschäden bei dieser Art der Verkehrsteilnahme festzustellen. Schwere alkoholbedingte Unfälle mit E-Bikes haben in dieser Zeit stark zugenommen. Aktuell machen sie einen Anteil von 10% aus.

Fussgängerinnen und Fussgänger sind die Verkehrsteilnehmenden, die am wenigsten häufig bei alkoholbedingten Unfällen schwer verletzt oder getötet werden. Für sie haben diese Unfälle aber die schwerwiegendsten Folgen: Ihre Letalität ist deutlich höher als diejenige der anderen Verkehrsteilnehmenden. Auch Motorradfahrende haben bei diesen Unfällen eine überdurchschnittlich hohe Letalität.

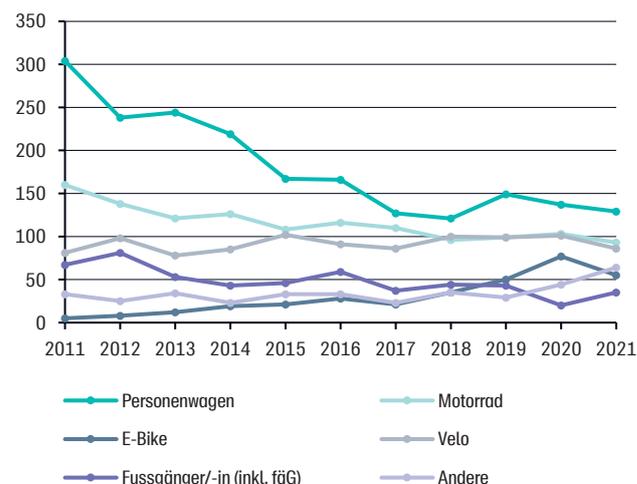
Insgesamt ist Alkohol bei 11% der schweren Unfälle die Haupt- oder eine Mitursache. Nachts ist dieser Anteil deutlich höher, insbesondere am Wochenende. In Wochenendnächten ist Alkohol bei jedem zweiten schweren Unfall im Spiel. Auch bei Schleuder-/Selbstunfällen kommt Alkohol überdurchschnittlich häufig als Ursache vor. Bei Kollisionen hat er eine geringe Bedeutung.

Ein Drittel der schweren Alkoholunfälle wird von PW-Lenkenden verursacht, je ein Fünftel von Motorrad- bzw. Velofahrenden. Betrachtet man die schweren Personenschäden, machen diese Gruppen einen ähnlich hohen Anteil aus. Fussgängerinnen und Fussgänger verursachen 4% der Alkoholunfälle, ihr Anteil an schweren Personenschäden ist hingegen doppelt so hoch.

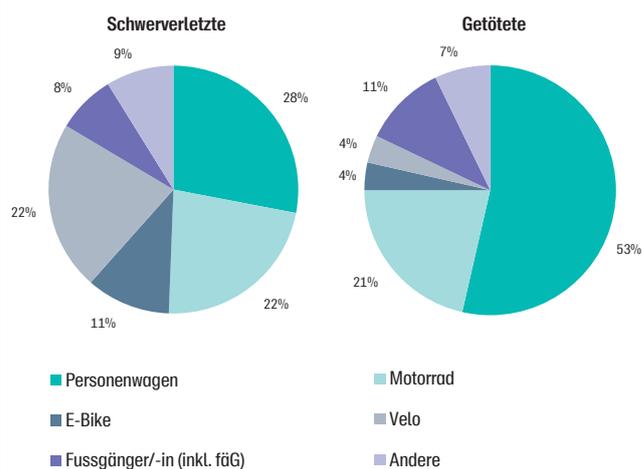
Rund zwei Drittel der schweren Alkoholunfälle ereignen sich innerorts, davon mehr als die Hälfte auf geraden Strecken. Ausserorts passieren diese Unfälle häufiger in Kurven, gefolgt von geraden Strecken. Alkoholunfälle auf Autobahnen sind vergleichsweise selten.

7% der Personen, die als Fahrzeuglenkende oder zu Fuss an einem schweren Unfall beteiligt sind, stehen unter Alkoholeinfluss. Bei den Männern sind es 8%, bei den Frauen 3%. Dieser Anteil ist bei unter 18-Jährigen sowie bei Personen ab 65 Jahren am tiefsten, am höchsten bei 25- bis 44-Jährigen. E-Bike- und Velofahrende, die an einem schweren Unfall beteiligt sind, stehen häufiger unter Alkoholeinfluss als die anderen Verkehrsteilnehmenden.

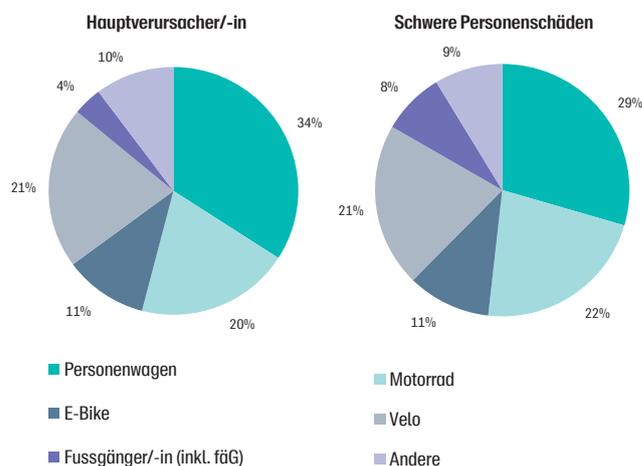
Entwicklung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



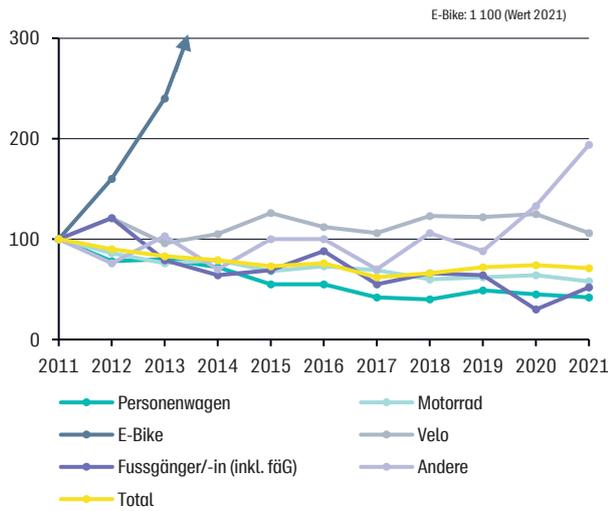
Verteilung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



Verteilung der Hauptverursacher/-innen und der schweren Personenschäden bei schweren Unfällen mit Hauptursache Alkohol nach Verkehrsteilnahme, Ø 2017–2021



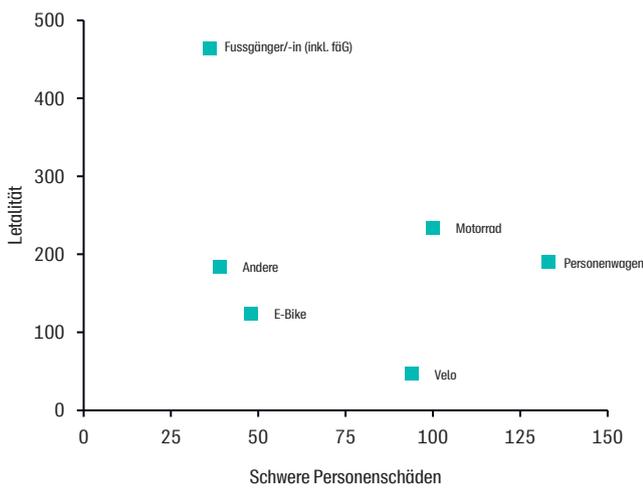
Indizierte Entwicklung der schweren Personenschäden bei Alkoholunfällen nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



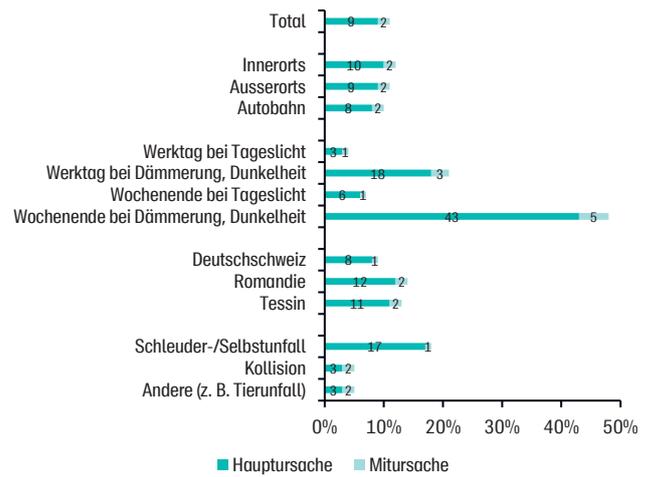
Schwere Personenschäden (2021 / Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Alkoholunfällen nach Verkehrsteilnahme

| Verkehrsteilnahme | Schwerverletzte | | Getötete | | Letalität Ø 2011–2021 |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|--------------------------|
| | 2021 | Ø 2017–2021 | 2021 | Ø 2017–2021 | |
| Personenwagen | 119 | 118 | 10 | 15 | 190 |
| Motorrad | 89 | 95 | 4 | 6 | 234 |
| E-Bike | 53 | 46 | 2 | 1 | 124 |
| Velo | 84 | 93 | 2 | 1 | 47 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 33 | 32 | 2 | 3 | 464 |
| Andere | 63 | 37 | 1 | 2 | 184 |
| Total | 441 | 421 | 21 | 28 | 189 |

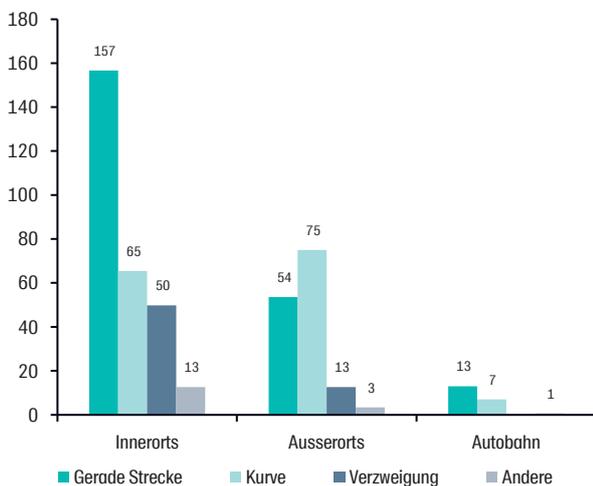
Schwere Personenschäden (Ø 2017–2021) und Letalität (Ø 2011–2021) bei Alkoholunfällen nach Verkehrsteilnahme



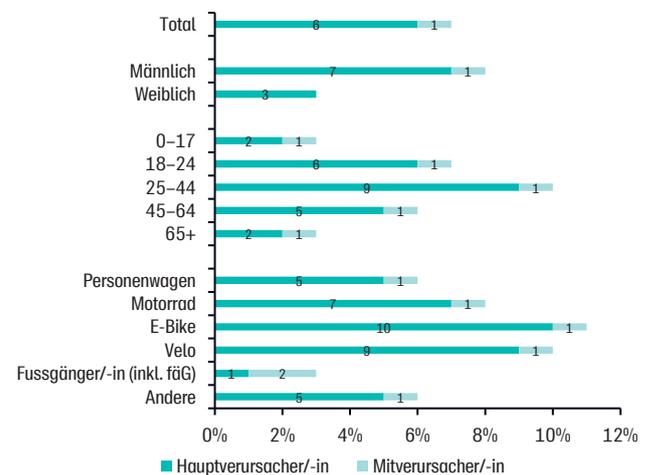
Anteil der durch Alkohol verursachten schweren Unfälle nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021



Schwere Personenschäden bei Alkoholunfällen nach Unfallstelle und Ortslage, Ø 2017–2021



Anteil alkoholisierter Fahrzeuglenker/-innen und Fussgänger/-innen bei schweren Unfällen nach ausgewählten Merkmalen, Ø 2017–2021







Verhalten und Einstellungen

Immer mehr Velofahrende schützen sich mit einem Helm. Trotzdem gibt es noch Luft nach oben. Auf dem Motorrad, Mofa und schnellen E-Bike ist die Helmtragquote sehr hoch. Auch schnallen sich heutzutage fast alle Autolenkenden an. Gemäss Befragungen werden Massnahmen mit dem Ziel, die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern, mehrheitlich befürwortet und gefährliche Verhaltensweisen nicht akzeptiert.

Alkohol

Im Jahr 2021 wussten 63 % der PW-Lenkenden, dass der Blutalkoholgrenzwert bei 0,5 Promille liegt. Im Jahr 2005, als die Massnahme in Kraft trat, lag dieser Anteil bei 92 %. Fast 90 % der Personen halten das Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol für inakzeptabel oder eher inakzeptabel. Eine Mehrheit der Befragten wäre eher dafür, dass Personen, denen der Führerausweis aufgrund von Alkohol am Steuer entzogen wurde, nur noch ein Auto mit einer Alkohol-Wegfahrsperre fahren dürften.

Die Gesetzgebung bezüglich Alkohol am Steuer wurde auf den 1. Januar 2005 geändert: Die Promillegrenze wurde von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt und die Polizei kann seither Alkoholkontrollen durchführen, auch wenn keine Anzeichen auf Trunkenheit vorliegen. Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren unter Alkoholeinfluss ($\geq 0,1$ Promille) für bestimmte Personengruppen verboten, insbesondere für Neulenkende (Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises auf Probe), Fahrschülerinnen und Fahrschüler sowie Berufschaffeurinnen und -chauffeure.

In der BFU-Bevölkerungsbefragung 2021 gaben 63 % der Autofahrenden korrekterweise an, dass der Grenzwert für den Blutalkoholwert am Steuer für Lenkende mit definitivem Führerausweis bei 0,5 Promille liegt. Im Jahr 2005, als der Blutalkoholgrenzwert auf 0,5 Promille festgesetzt wurde, konnten deutlich mehr Lenkende (92 %) diesen Grenzwert. Im Vergleich zum Jahr 2005 ist der Anteil der Lenkenden, die den Grenzwert für höher als 0,5 Promille halten, ebenso angestiegen wie der Anteil derer, die annehmen, er sei tiefer als 0,5 Promille.

Im Jahr 2021 gaben 70 % der PW-Lenkenden an, dass sie sich nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol nie ans Steuer setzen. Das Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol ist bei Frauen (20 %) und jungen Lenkenden zwischen 18 und 29 Jahren (14 %) deutlich weniger verbreitet. 36 % der Männer jedoch gaben an, nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol noch zu fahren. Bei den Lenkenden ab 60 Jahren lag dieser Anteil bei 33 %.

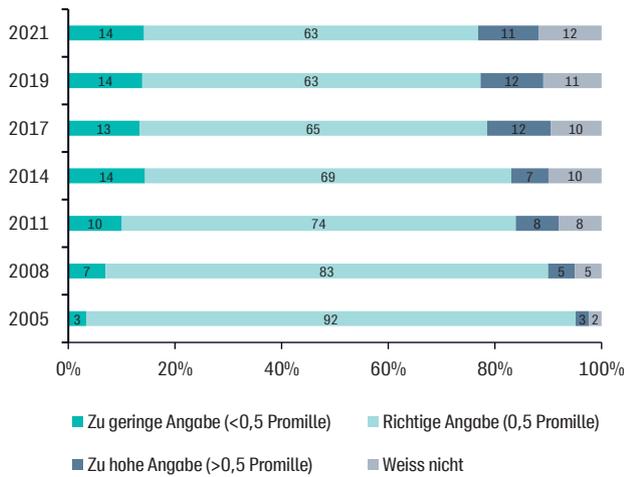
Bei einer der Fragen ging es darum, inwieweit das Verhalten der Autofahrenden als akzeptabel eingestuft wird. Eine der Verhaltensweisen war «Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol». Die Skala der möglichen Antworten reichte von «inakzeptabel» bis «akzeptabel» und umfasste vier Zwischenstufen. 54 % der Befragten gaben an, dass sie dieses Verhalten als inakzeptabel einstufen. Weitere 33 % hielten es für eher inakzeptabel.

Nur 1 % beurteilten dieses Verhalten als akzeptabel und 9 % als eher akzeptabel. Deutlich mehr Frauen (61 %) als Männer (47 %) hielten das Fahren nach zwei oder mehr Gläsern für inakzeptabel. Ausserdem ist der Anteil der Personen, die dieses Verhalten ablehnen, am höchsten in der Deutschschweiz (58 %) und unter denjenigen, die ganz selten oder gar nicht Auto fahren (67 %).

56 % der im Jahr 2021 befragten Personen wären eher dafür, dass Personen, denen der Führerausweis aufgrund von Alkohol am Steuer entzogen wurde, nur ein Auto mit einer Alkohol-Wegfahrsperre fahren dürften. 33 % wären eher dagegen und 11 % machten keine Angabe. Diese Massnahme findet bei Frauen leicht mehr Zustimmung als bei Männern und bei Personen in der Deutschschweiz mehr als bei Personen in der Romandie oder im Tessin.

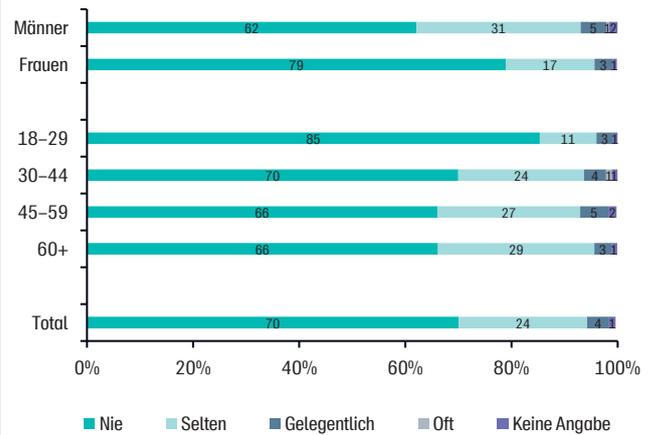
In Bezug auf das Verkaufs- und Ausschankverbot von Alkohol an Autobahnraststätten, das bis 2020 in Kraft war, waren 57 % der Befragten im Jahr 2021 eher dafür und 37 % eher dagegen, der Rest hat sich nicht dazu geäussert. Der Anteil der Personen, die eher dafür sind, ist im Tessin deutlich höher als in den anderen Sprachregionen und ein wenig höher bei den Frauen als bei den Männern.

Von Autofahrenden genannte, aktuell geltende Promillegrenze (ab 2014 für Lenkende mit unbefristetem Führerausweis), 2005–2021



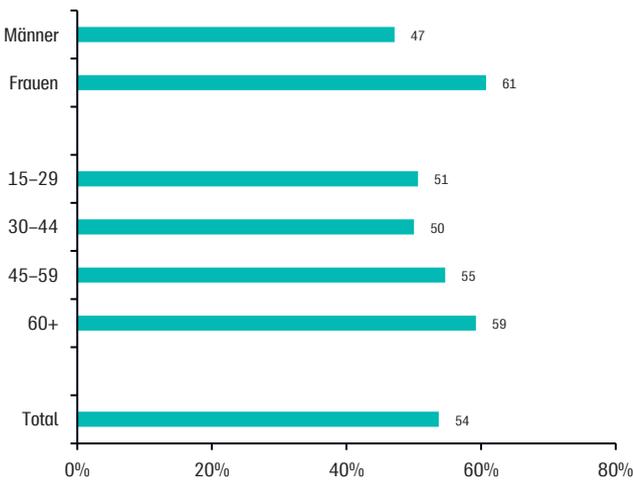
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden angegebene Häufigkeit des Fahrens, nachdem sie zwei oder mehr Gläser Alkohol getrunken haben, nach Geschlecht und Alter, 2021



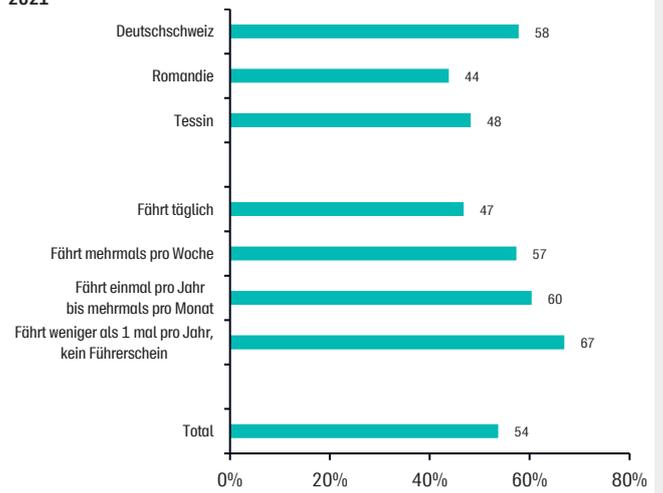
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Personen, die das Fahren nach dem Konsum von zwei oder mehr Gläsern Alkohol für nicht akzeptabel halten, nach Geschlecht und Alter, 2021



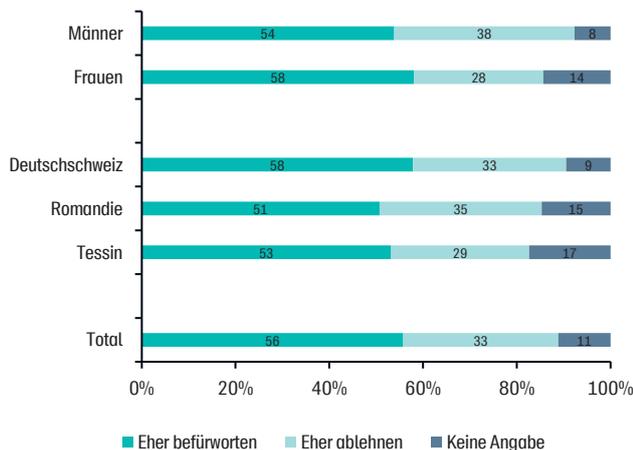
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Personen, die das Fahren nach dem Konsum von zwei oder mehr Gläsern Alkohol für nicht akzeptabel halten, nach Sprachregion und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



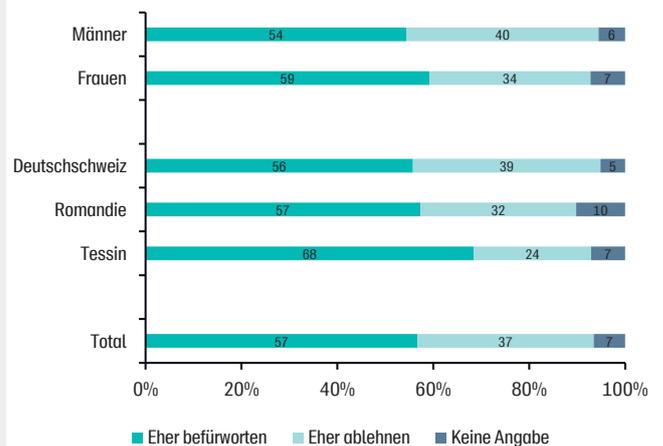
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Personen, die die Massnahme «Alkohol-Wegfahrsperrn (Alcolock) bei Fahrausweisentzügen wegen Trunkenheit am Steuer» eher befürworten bzw. eher ablehnen würden, nach Geschlecht und Sprachregion, 2021



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil der Personen, die die Massnahme «Kein Verkauf oder Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten» eher befürworten bzw. eher ablehnen würden, nach Geschlecht und Sprachregion, 2021



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Geschwindigkeit

62 % der im Jahr 2021 befragten Autofahrenden stimmen der Aussage zu, dass ein Grossteil der Unfälle auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Diese Aussage erhält deutlich mehr Zustimmung von Frauen und Personen, die selten Auto fahren. Die Geschwindigkeitserhebung der BFU zeigte, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrzeugen auf Strassen mit Tempo 30 bei 32 km/h lag. Auf den Strassen mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen 50, 80 oder 120 km/h lagen die durchschnittlichen Geschwindigkeiten unter den signalisierten Höchstgeschwindigkeiten.

In der Schweiz wurde 1959 aus Sicherheitsgründen die erste Geschwindigkeitsbegrenzung auf Innerortsstrassen eingeführt: 60 km/h. Seit 1984 beträgt sie 50 km/h. Auf Autobahnen und Ausserortsstrassen wurden die Höchstgeschwindigkeiten 1990 definitiv auf 120 bzw. 80 km/h gesenkt.

Im Rahmen der BFU-Bevölkerungsbefragung im Jahr 2021 wurden Autofahrenden mehrere Fragen zur Geschwindigkeit gestellt. 58 % stimmten der Aussage zu, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen von Fachpersonen festgelegt werden, die wissen, welche Höchstgeschwindigkeiten angemessen sind. Die Zustimmung zu dieser Aussage hängt davon ab, wie oft die Befragten Auto fahren. Sie steigt von 49 % bei denjenigen, die sich (fast) täglich ans Steuer setzen, bis auf 69 % bei jenen, die zwischen einmal im Jahr und mehrere Male im Monat Auto fahren. Ausserdem stimmen der Aussage mehr Fahrerinnen (63 %) als Fahrer (53 %) zu.

Den Aussagen «Heutzutage denken die allermeisten Leute, dass man die geltenden Geschwindigkeitslimits einhalten sollte» und «Ein Grossteil der Unfälle ist auf hohe Geschwindigkeit zurückzuführen» stimmen 69 % bzw. 62 % der Autofahrenden zu. Während sich die Meinungen bezüglich der ersten Aussage nur wenig voneinander unterscheiden, erhält die zweite Aussage deutlich mehr Zustimmung von Frauen (69 %) und Personen, die selten Auto fahren (72 %).

Schliesslich stimmt ein nicht unwesentlicher Teil der Autofahrenden der Aussage zu, dass Geschwindigkeitskontrollen oft nur dazu dienen, die Staatskassen zu füllen. So stimmten 40 % dieser Aussage zu. Dabei wird diese Meinung insbesondere von Männern (45 %) und Personen vertreten, die häufig Auto fahren (48 %).

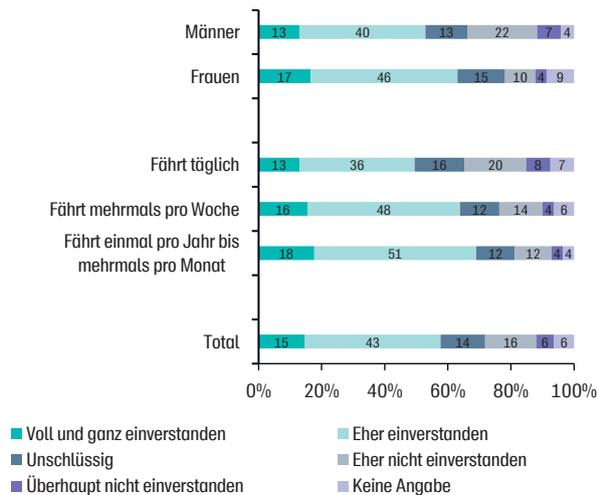
Im Rahmen der BFU-Geschwindigkeitserhebung wurden die Geschwindigkeiten von über 16 Millionen Fahrzeugen an 211 Standorten in der ganzen Schweiz analysiert. Diese Messungen wurden teils automatisch, mit eidgenössischen und kantonalen

Verkehrszählsystemen und eigens für die Erhebung installierten Systemen, und teils manuell durchgeführt.

Bei Strassen mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen 50, 80 und 120 km/h lag die mittlere Geschwindigkeit unter den geltenden Limits (48, 70 bzw. 110 km/h). Ausnahme sind Tempo-30-Strassen mit einer mittleren Geschwindigkeit von 32 km/h. Über alle Geschwindigkeitsbegrenzungen gesehen sind Motorradfahrende durchschnittlich etwas schneller unterwegs als Autofahrende.

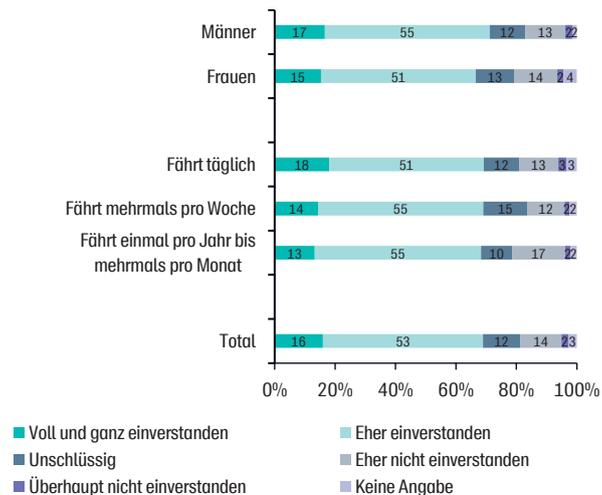
Die Einhaltequote ist bei Tempo 80 am höchsten, innerorts bei Tempo 30 ist sie am niedrigsten. Bei Tempo 80 hält jedes sechste Fahrzeug, bei Tempo 120 und Tempo 50 jedes dritte sowie bei Tempo 30 jedes zweite Fahrzeug die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht ein. Schwere Motorfahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper, Cars) weisen von allen Fahrzeugen die höchste Einhaltequote bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf. Es ist davon auszugehen, dass bei vielen von ihnen die Einhaltung der Grenzwerte durch technische Einrichtungen (z. B. Fahrtenschreiber) begünstigt wird.

Meinung von PW-Lenkenden zur Aussage «Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von Fachleuten festgelegt, die wissen, welche Höchstgeschwindigkeiten angemessen sind», nach Geschlecht und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



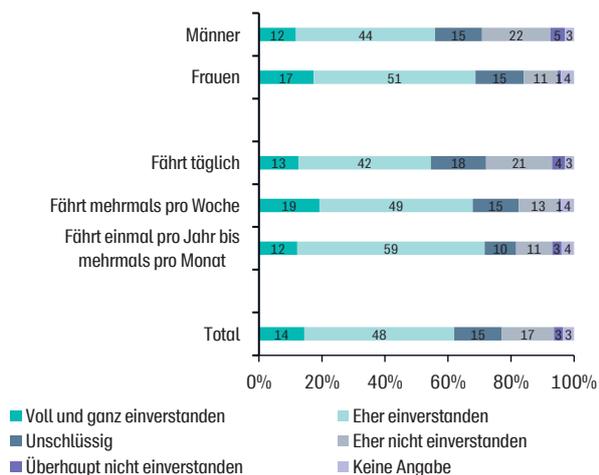
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Meinung von PW-Lenkenden zur Aussage «Heutzutage denken die allermeisten Leute, dass man die geltenden Geschwindigkeitslimits einhalten sollte», nach Geschlecht und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



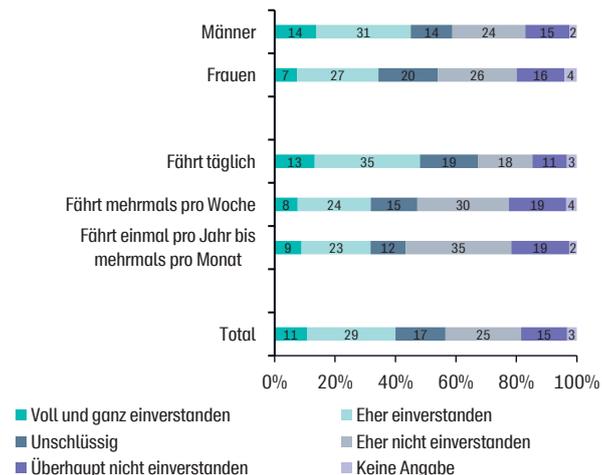
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Meinung von PW-Lenkenden zur Aussage «Ein Grossteil der Unfälle ist auf hohe Geschwindigkeit zurückzuführen», nach Geschlecht und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



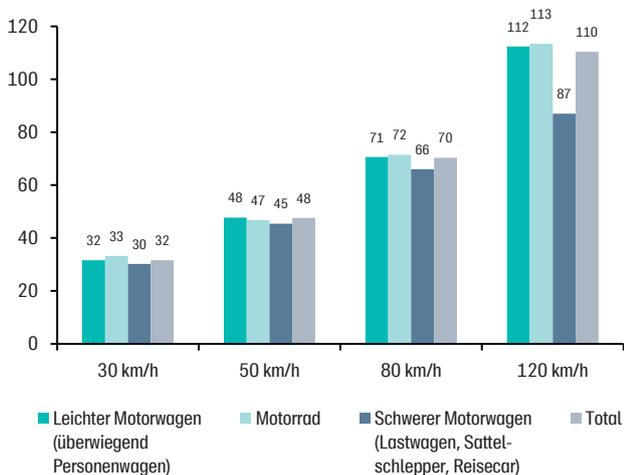
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Meinung von PW-Lenkenden zur Aussage «Geschwindigkeitskontrollen dienen oft nur zum Auffüllen der Staatskassen», nach Geschlecht und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



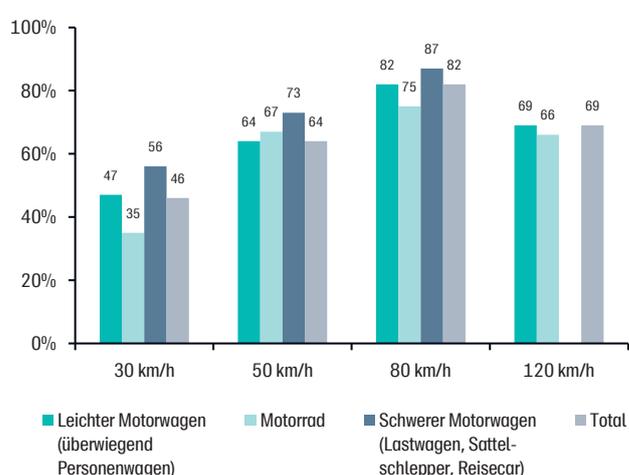
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

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



Quelle: BFU-Geschwindigkeitserhebung

Einhaltquote der Motorfahrzeuglenkenden nach Fahrzeugart und Geschwindigkeitsregime, 2019



Quelle: BFU-Geschwindigkeitserhebung

Helm

Die Verkehrsbeobachtungen von 2021 zeigen, dass Motorrad- und Mofalenkende sowie Fahrerinnen und Fahrer schneller E-Bikes die Helmpflicht weitgehend einhalten. Von denjenigen Zweiradfahrenden, für die keine Helmtragpflicht besteht, trägt mehr als die Hälfte trotzdem einen Helm. Laut der im Jahr 2021 von der BFU durchgeführten Bevölkerungsbefragung sind vier Fünftel der Personen eher für eine Velohelmpflicht für Kinder unter 14 Jahren und für Lenkende von langsamen E-Bikes.

Seit 1981 gilt für Motorradfahrende und deren Beifahrerinnen und Beifahrer sowie seit 1990 auch für Mofafahrerinnen und Mofafahrer eine Helmtragpflicht. Im Jahr 2006 wurde sie auf Trikes und Quads ausgeweitet. Seit 2012 müssen Lenkende von schnellen E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h) ebenfalls einen Helm tragen. Obwohl es für Fahrerinnen und Fahrer von Velos und langsamen E-Bikes (Tretunterstützung bis 25 km/h) keine solche Regelung gibt, wird das Tragen eines Velohelms seit vielen Jahren gezielt gefördert.

Die BFU führt regelmässige Verkehrsbeobachtungen durch, um die Helmtragquote bei den Zweiradlenkenden zu ermitteln. Bei den Motorradlenkenden beträgt die Quote seit einigen Jahren 100%. Auch bei Mofalenkenden und Fahrerinnen und Fahrern von schnellen E-Bikes war die Quote im Jahr 2021 mit 96% bzw. 93% sehr hoch. Obwohl für Lenkende von langsamen E-Bikes keine Helmtragpflicht besteht, trugen im Jahr 2021 trotzdem 70% einen Helm.

Bei den Velofahrenden betrug die Helmtragquote im Jahr 2021 57%. Sie ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und verzeichnet seit 2011 einen Anstieg von 17 Prozentpunkten.

Zwischen 2011 und 2021 stieg die Helmtragquote bei Velofahrenden in allen Altersgruppen, ausser bei den Kindern und Jugendlichen (0–14 Jahre), bei denen sie sank. Velofahrerinnen und Velofahrer von 15 bis 29 Jahren haben von allen Altersgruppen die tiefste Helmtragquote. 2021 lag sie bei 42%. In der Deutschschweiz ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 14 Jahre, die einen Helm tragen, deutlich höher als in den anderen Sprachregionen.

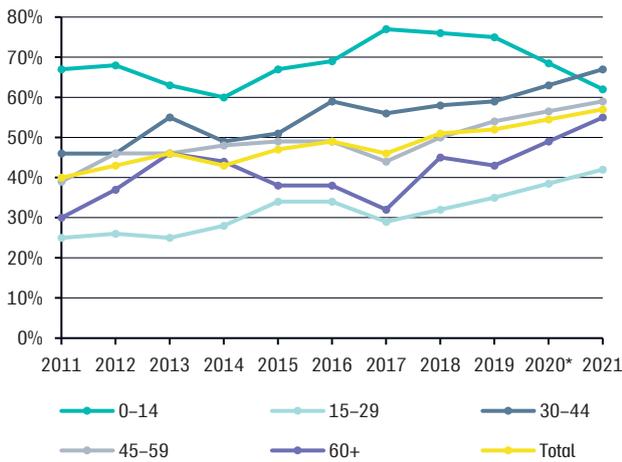
Die Helmtragquote bei den Velofahrenden hängt stark vom Fahrzweck ab. Die höchste Tragquote wurde 2021 bei Freizeitaktivitäten (62%) verzeichnet, die tiefste bei Einkaufsfahrten (32%). Bei Fahrten zur Arbeit oder zur Schule betrug die Helmtragquote 45% bzw. 43%. Im Tessin war die Tragquote auf dem Schul- oder Arbeitsweg besonders tief. In

der Deutschschweiz tragen Velofahrerinnen und Velofahrer bei Freizeitfahrten im Verhältnis weniger oft einen Helm als in anderen Regionen.

Laut der von der BFU im Jahr 2021 durchgeführten Bevölkerungsbefragung ist eine deutliche Mehrheit (86%) eher für eine Velohelmtragpflicht für Kinder unter 14 Jahren. Die Zustimmung ist bei den Frauen grösser als bei den Männern und steigt mit zunehmendem Alter.

Die Akzeptanz für eine Helmtragpflicht für die Lenkenden von langsamen E-Bikes ist ebenfalls sehr hoch: 78% der Befragten sind eher dafür. Auch diese Massnahme wird besonders von Frauen und älteren Menschen unterstützt.

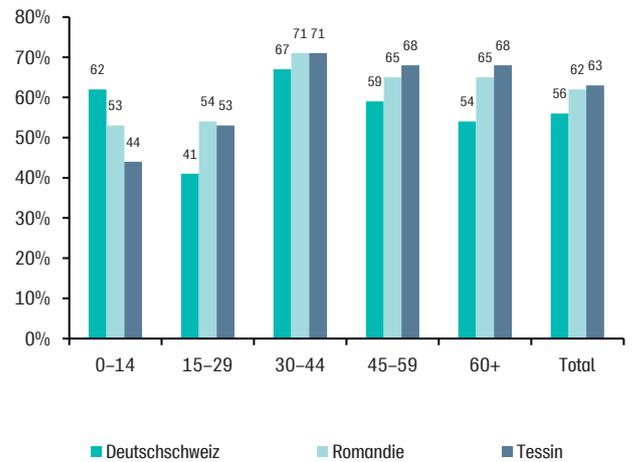
Entwicklung der Helmtragquote der Velofahrenden nach Alter, 2011–2021



* Keine Daten erhoben. Tragquote ist Mittelwert der angrenzenden Jahre.

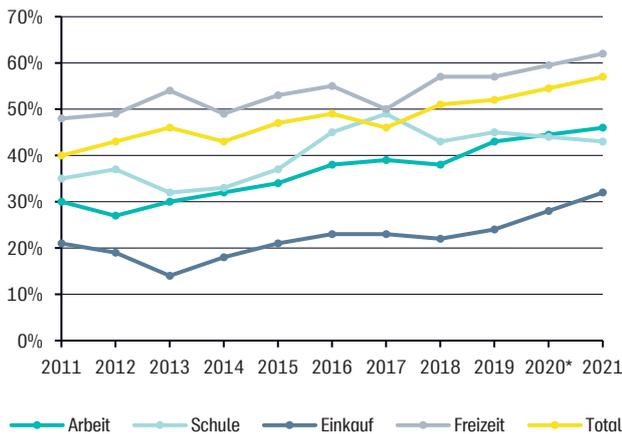
Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Helmtragquote der Velofahrenden nach Sprachregion und Alter, 2021



Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

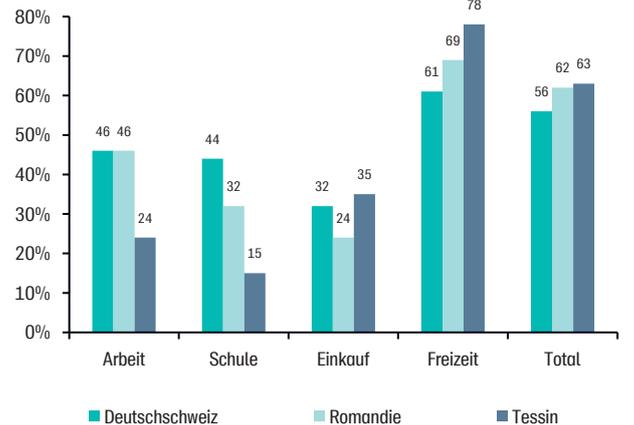
Entwicklung der Helmtragquote der Velofahrenden nach Fahrzweck, 2011–2021



* Keine Daten erhoben. Tragquote ist Mittelwert der angrenzenden Jahre.

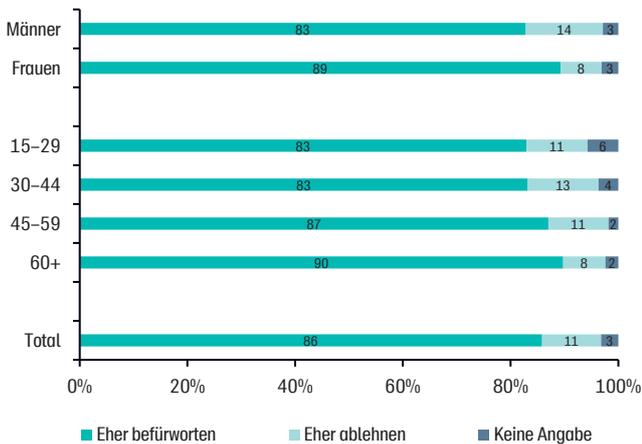
Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Helmtragquote der Velofahrenden nach Sprachregion und Fahrzweck, 2021



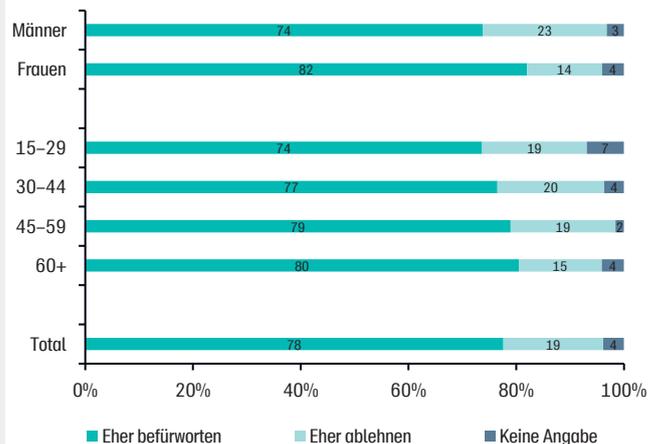
Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Meinung der Befragten zur Massnahme «Velohelmtragobligatorium für Kinder bis 14 Jahre» nach Geschlecht und Alter, 2021



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Meinung der Befragten zur Massnahme «Helmtragobligatorium auch für Lenkende von langsamen E-Bikes» nach Geschlecht und Alter, 2021



Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Sicherheitsgurt

Fast alle PW-Lenkenden schnallen sich an, insbesondere auf der Autobahn. Die Gurtentragquote im Tessin und in der Romandie hat sich innerhalb der letzten zehn Jahre derjenigen der Deutschschweiz angenähert. Bei Personen auf dem PW-Rücksitz gibt es noch Luft nach oben, was die Gurtentragquote betrifft. In etlichen Ländern, insbesondere in den Nachbarländern Deutschland, Österreich und Frankreich, ist dieser Anteil deutlich höher als in der Schweiz.

Seit 1981 ist das Tragen des Sicherheitsgurts auf den Vordersitzen von Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Sattelschleppern obligatorisch; seit 1994 auch auf den Rücksitzen. 2006 wurde das Tragobligatorium auf alle Fahrzeuge ausgedehnt, die mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, sodass heute quasi eine umfassende Tragpflicht besteht.

Gemäss den von der BFU durchgeführten Verkehrsbeobachtungen lag die Gurtentragquote der PW-Lenkenden 2021 bei 97 %. Im Zeitraum eines Jahrzehnts ist diese Quote um 8 Prozentpunkte gestiegen. Besonders stark ist der Anstieg im Tessin (+13 Prozentpunkte), trotz leichtem Rückgang seit 2019, sowie in der Romandie (+12 Prozentpunkte). In der Deutschschweiz ist die Quote um 8 Prozentpunkte gestiegen. Die Unterschiede zwischen den Sprachregionen sind in diesem Zeitraum abgeflacht.

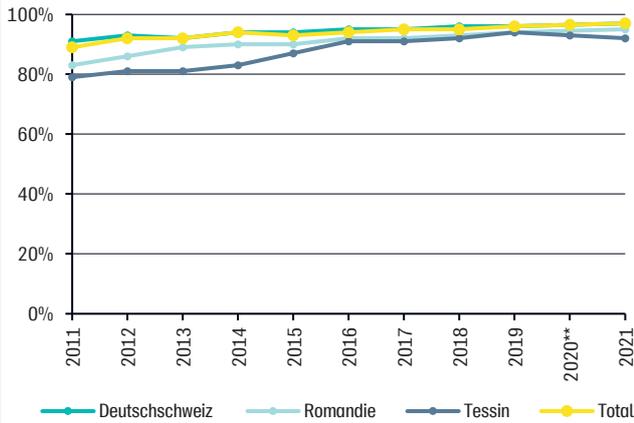
Die PW-Lenkenden schnallen sich auf der Autobahn häufiger an (99%), als wenn sie ausserorts (96%) oder innerorts (95%) unterwegs sind. Insbesondere innerorts hat sich die Tragquote in den letzten zehn Jahren aber gesteigert (10 Prozentpunkte), sodass die Unterschiede, was die Ortslage betrifft, im Laufe der Zeit kleiner geworden sind. Die Verkehrsbeobachtungen im Jahr 2021 zeigen, dass 96% der Beifahrerinnen und Beifahrer den Sicherheitsgurt tragen. Der Anteil der angeschnallten Personen auf dem PW-Rücksitz schwankt von Jahr zu Jahr. Insgesamt verzeichnete die Gurtentragquote bei diesen Personen in den letzten zehn Jahren jedoch einen Aufwärtstrend und lag 2021 bei 90%.

Die Gurtentragquote wird auch in anderen Ländern ermittelt. Während einige der Länder im Jahr 2020 Verkehrsbeobachtungen durchführten, verzichtete die Schweiz in jenem Jahr darauf – aufgrund der im Frühling 2020 getroffenen Massnahmen zur COVID-19-Bekämpfung und wegen deren Auswirkungen auf den Strassenverkehr. Im Folgenden werden demnach die Analyseergebnisse der 2019 erhobenen Daten aufgeführt.

Im internationalen Vergleich besteht für die Schweiz bei der Gurtentragdisziplin der Personen auf dem PW-Rücksitz noch Verbesserungspotenzial. Von den OECD-Ländern, die ihre Quoten 2019 veröffentlichten, verzeichneten unsere drei Nachbarländer Deutschland (99%), Österreich (96%) und Frankreich (86%) sowie Australien (96%), Finnland (87%), Polen (86%) und Island (82%) höhere Quoten als die Schweiz (77%).

Hinsichtlich Gurtentragquote bei den PW-Lenkenden besteht für Schweiz nicht mehr viel Verbesserungspotenzial. Nur sehr wenige Länder weisen höhere Werte auf.

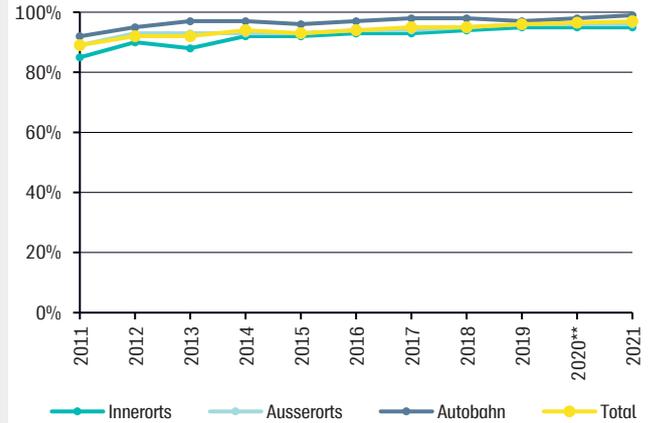
Entwicklung der Gurtentragquote der PW-Lenkenden* nach Sprachregion, 2011–2021



* PW mit CH-Kennzeichen
** Keine Daten erhoben. Tragquote ist Mittelwert der angrenzenden Jahre.

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

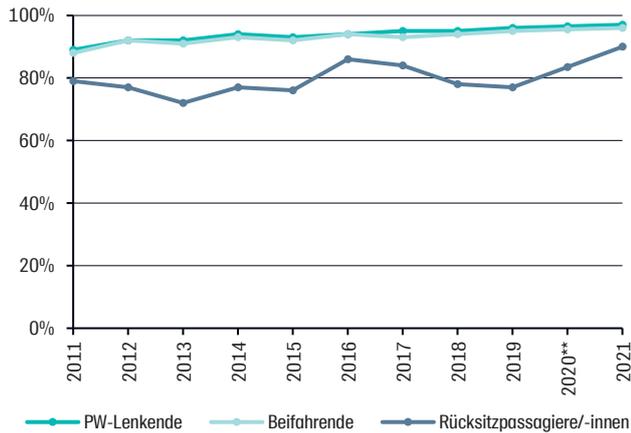
Entwicklung der Gurtentragquote der PW-Lenkenden* nach Ortslage, 2011–2021



* PW mit CH-Kennzeichen
** Keine Daten erhoben. Tragquote ist Mittelwert der angrenzenden Jahre.

Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

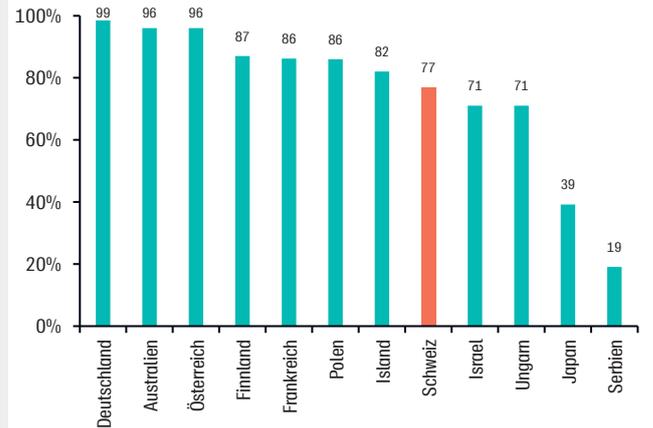
Entwicklung der Gurtentragquote der PW-Lenkenden*, Beifahrer/-innen und Rücksitzpassagiere/-innen, 2011–2021



* PW mit CH-Kennzeichen
** Keine Daten erhoben. Tragquote ist Mittelwert der angrenzenden Jahre.

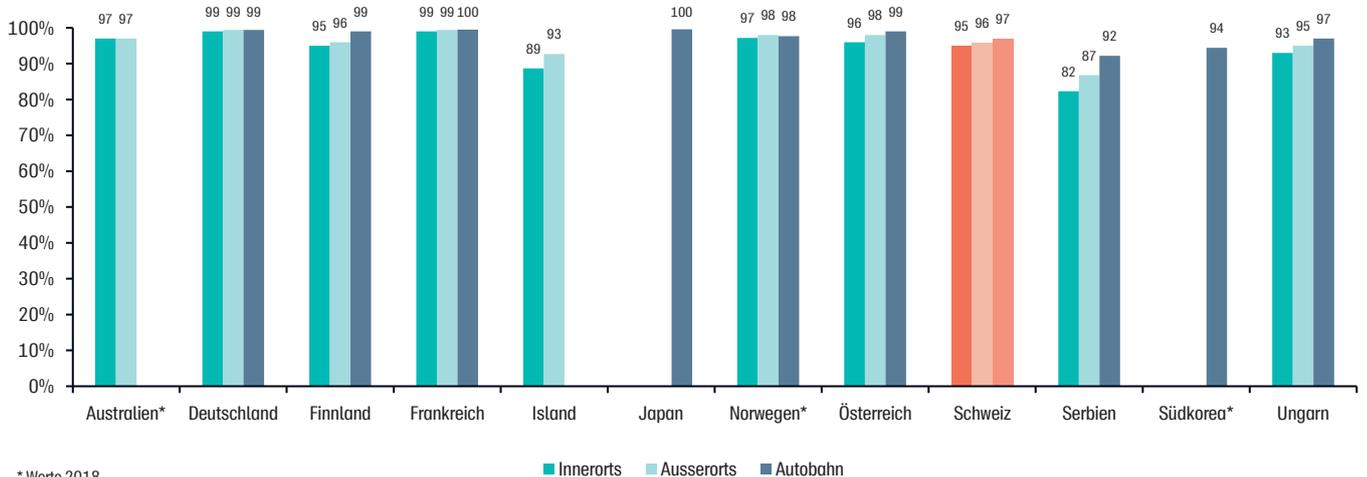
Quelle: BFU-Erhebung «Strassenverkehr»

Gurtentragquote der Rücksitzpassagiere/-innen in Personewagen im internationalen Vergleich, 2019



Quelle: OECD: IRTAD

Gurtentragquote der PW-Lenkenden im internationalen Vergleich nach Ortslage, 2019



* Werte 2018

Quelle: OECD: IRTAD

Unaufmerksamkeit und Ablenkung

Neun von zehn Personen sind der Meinung, dass Telefonieren beim Autofahren mit dem Handy in der Hand gefährlich ist. Im Gegensatz dazu sind nur 26 % der Meinung, dass das Telefonieren mit einer Freisprechanlage ein Problem für die Sicherheit darstellt. Die Interaktion mit anderen Personen ist die am häufigsten beobachtete Ablenkungsquelle – dies gilt sowohl für Autofahrende, Velofahrerinnen und Velofahrer als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Gemäss Verkehrsregelverordnung soll sich die Aufmerksamkeit der Lenkenden auf die Strasse und den Verkehr richten. Jegliche Tätigkeit, die das Bedienen des Fahrzeugs erschwert, ist zu vermeiden. Ausserdem müssen die Verkehrsteilnehmenden dafür sorgen, dass weder ein Tonwiedergabegerät noch sonst ein Informations- oder Kommunikationssystem Ablenkung verursacht.

Von Ablenkung spricht man, wenn Fahrzeuglenkende oder Fussgängerinnen und Fussgänger ihre Aufmerksamkeit nicht mehr auf die Strasse richten. Dadurch steigt das Unfallrisiko. Dabei geht es um ablenkende Tätigkeiten, die mit der Fortbewegung im Strassenraum nichts zu tun haben. Auch telefonieren, SMS lesen oder Musik hören sind Ablenkungsquellen.

Laut der 2021 von der BFU durchgeführten Bevölkerungsbefragung beurteilen 91 % der Personen das Telefonieren im Auto mit dem Handy in der Hand als ein gefährliches Verhalten. Viel weniger Personen stufen das Telefonieren mit einer Freisprechanlage als problematisch ein: Nur 26 % sind der Meinung, dass dies eher oder gar sehr gefährlich ist. Jüngere Personen sowie Personen, die sehr viel Auto fahren, stufen beide Verhaltensweisen verhältnismässig seltener als gefährlich ein.

Der Anteil der Personen, die zumindest manchmal beim Autofahren mit dem Handy in der Hand telefonieren, liegt bei 24 %, der Anteil der Personen, die dafür eine Freisprechanlage benützen, bei 70 %. Ausserdem geben mehr jüngere als ältere Menschen an, dass sie zumindest manchmal eine der beiden Verhaltensweisen zeigen. Personen, die häufig Auto fahren, geben auch eher an, am Steuer zu telefonieren.

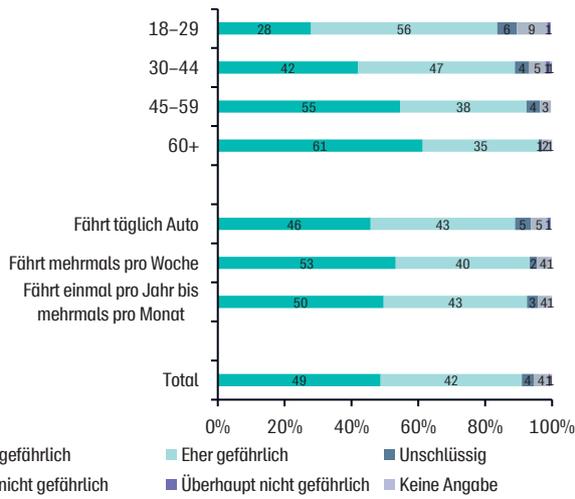
Im Rahmen der Erhebung «Ablenkung im Strassenverkehr» wurden die Ablenkungsarten bei Auto- und Lieferwagenlenkenden in elf vorab definierten Kategorien erfasst. Von den verschiedenen Ablenkungsarten wurden Interaktionen mit Mitfahrenden

mit Abstand am häufigsten registriert (16 %), gefolgt von der Nutzung des Mobiltelefons (4 %) (Telefongespräche, manuelle Bedienung des Handys sowie Anschauen des Displays).

Bei den Velofahrenden und den E-Bike-Lenkenden wurden neun Ablenkungskategorien erhoben. Die am häufigsten festgestellten Ablenkungsarten waren Interaktionen mit Drittpersonen (17 %) und das Tragen von beidseitigen Kopfhörern (5 %).

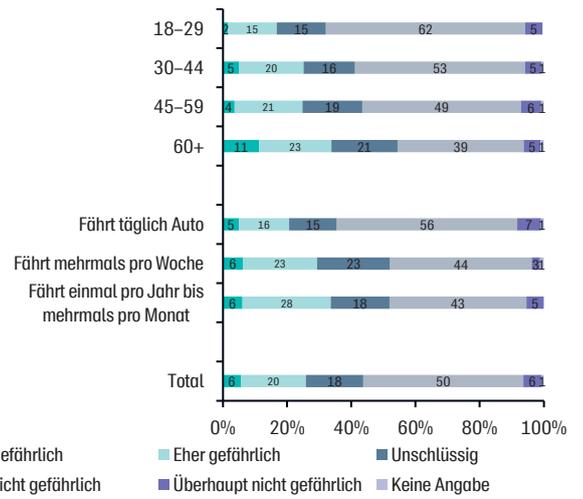
Schliesslich wurden die Ablenkungsarten bei Fussgängerinnen und Fussgängern an verschiedenen Arten von Querungsstellen anhand von acht Kategorien erfasst. Auch bei den Fussgängerinnen und Fussgängern ist die Interaktion mit anderen Personen die wichtigste Ablenkungsart: Diese kommt bei 30 % von ihnen vor. Andere eher häufige Ablenkungsarten sind das Tragen von beidseitigen Kopfhörern (9 %) und die manuelle Bedienung des Handys (5 %).

Autofahrende beurteilen die Verhaltensweise «Als Lenker/-in mit dem Handy in der Hand telefonieren», nach Alter und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



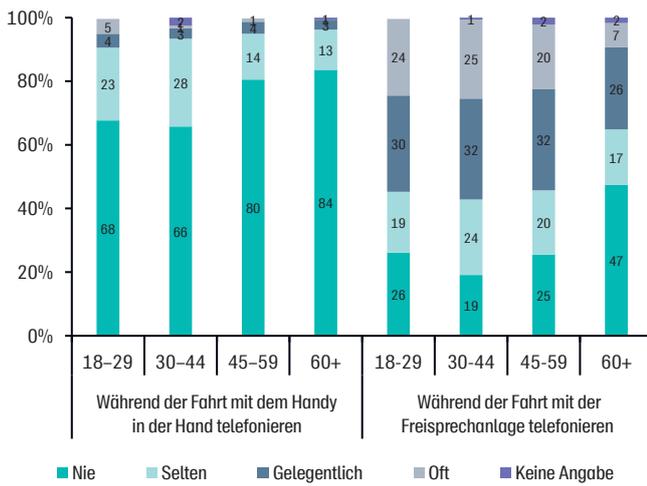
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Autofahrende beurteilen die Verhaltensweise «Als Lenker/-in mit der Freisprechanlage telefonieren», nach Alter und Häufigkeit des Autofahrens, 2021



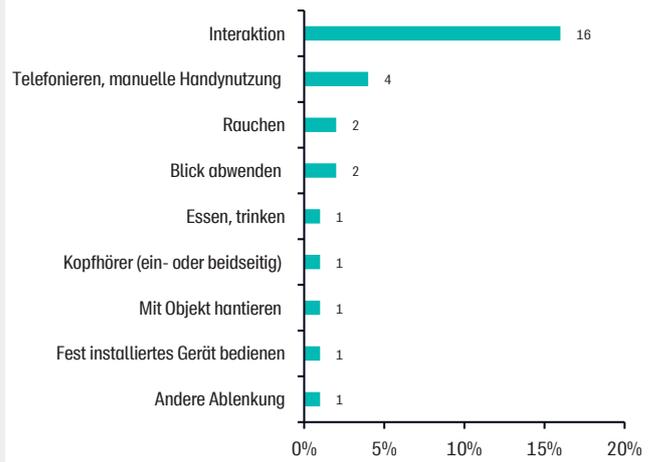
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Von Autofahrenden angegebene Häufigkeit, folgende ablenkende Tätigkeit zu zeigen, nach Alter, 2021



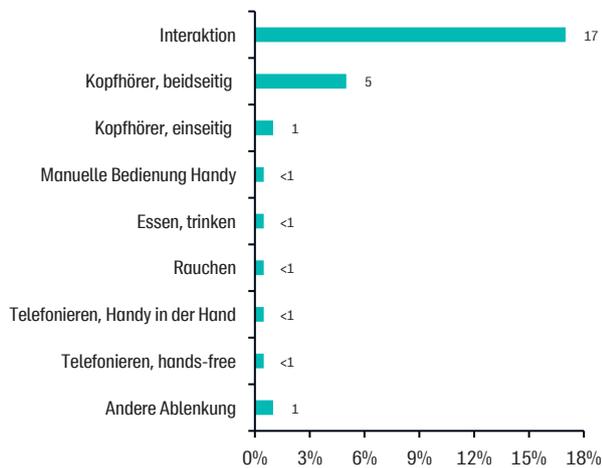
Quelle: BFU-Bevölkerungsbefragung

Anteil abgelenkter Autofahrender (inkl. Lieferwagenlenkende) nach Ablenkungsart, 2021



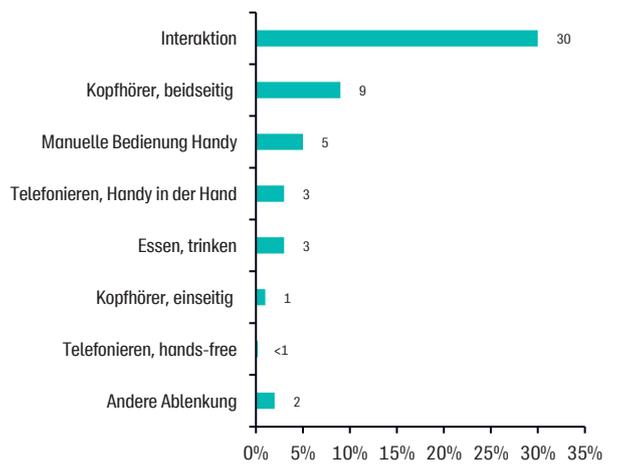
Quelle: BFU-Erhebung «Ablenkung im Strassenverkehr»

Anteil abgelenkter Velo- und E-Bike-Fahrender nach Ablenkungsart, 2021



Quelle: BFU-Erhebung «Ablenkung im Strassenverkehr»

Anteil abgelenkter Fussgänger/-innen nach Ablenkungsart, 2021



Quelle: BFU-Erhebung «Ablenkung im Strassenverkehr»

Fazit

Entgegen der längerfristigen Entwicklung gehen die Unfallzahlen im Strassenverkehr aktuell nicht mehr zurück. Um die Zahlen wieder zu senken, braucht es noch mehr Präventionsanstrengungen. Dabei sollte ein Fokus auf vulnerable Personengruppen gelegt werden – also auf Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge sowie auf Seniorinnen und Senioren.

Zentrale Ergebnisse

Im Jahr 2021 starben 200 Menschen im Schweizer Strassenverkehr, 27 weniger als im Vorjahr. Die Zahl der Schwerverletzten nahm leicht zu, und zwar um 140 auf 3933. Seit einigen Jahren kann von einer Stagnation dieser Zahlen gesprochen werden. Den grössten Anteil der Getöteten machen Personenwageninsassinnen und -insassen aus, bei den Schwerverletzten sind es die Töfffahrenden. Bemerkenswert bei Letzteren ist der sprunghafte Anstieg der schweren Personenschäden bei den 16- bis 17-Jährigen.

Nachdem im Jahr 2020 die Zahl der Todesfälle auf Schweizer Strassen gestiegen war, konnte im Jahr 2021 wieder eine Abnahme verzeichnet werden. Von den 200 Personen, die 2021 ihr Leben im Strassenverkehr verloren, waren die meisten mit dem Auto, dem Töff oder zu Fuss unterwegs. Die Zahl der Schwerverletzten hat 2021 erneut leicht zugenommen, im Vergleich zum Vorjahr um 140 auf 3933. Dabei machen die Töfffahrenden den grössten Anteil aus. Insgesamt stagnieren sowohl die Getöteten- als auch die Schwerverletztenzahlen in den letzten Jahren.

Die Entwicklung der Anzahl schwerer Personenschäden in der vergangenen Dekade verlief je nach Verkehrsteilnehmergruppe unterschiedlich. Sie ging bei den Personenwageninsassinnen und -insassen, bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie bei den Töfffahrenden am stärksten zurück. Bei den Velofahrenden sind wir punkto Unfallzahlen auf dem praktisch gleichen Stand wie im Jahr 2011. Schwere Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden nahmen gar jedes Jahr durchschnittlich um ca. 24% zu. Die Entwicklung verlief bei den meisten Altersgruppen in diesem Zeitraum tendenziell positiv, ausser bei den Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren; bei ihnen gab es eine Zunahme der schweren Personenschäden um 12%.

Auffallend ist der sprunghafte Anstieg der schweren Motorradunfälle in der Altersgruppe der 16- bis 17-Jährigen im Vergleich zum Vorjahr: die schweren Personenschäden haben sich mehr als verdoppelt. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass diese Altersgruppe seit 2021 Zugang zu 125-ccm-Motorrädern hat.

Die meisten schweren Unfälle im Strassenverkehr ereignen sich nach wie vor innerorts. Tödliche Unfälle hingegen gab es 2021 ausserorts häufiger als innerorts. Auch spielen bei schweren Unfällen weiterhin Verhaltensfehler eine wichtige Rolle: Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Vortrittsmissachtung, nicht angepasste oder überhöhte Ge-

schwindigkeit und Alkohol sind zentrale Unfallursachen. Kollisionen mit Beteiligung von Zweirädern (Velo, E-Bike, Töff) passieren meistens wegen Vortrittsmissachtungen. Dabei gilt es zu beachten, dass Verhaltensfehler auch durch die Infrastruktur induziert sein können.

Immer mehr nicht motorisierte Velofahrende schützen sich mit einem Helm. Trotzdem gibt es bei einer Velohelmtragquote von 57% noch Luft nach oben. Bei Motorrad- und Mofalenkenden sowie Fahrerinnen und Fahrern von schnellen E-Bikes ist die Helmtragquote mit über 90% sehr hoch. Auch schnallen sich heutzutage fast alle Autolenkenden an. Befragungen zeigen zudem, dass der Sicherheit zuträgliche Massnahmen mehrheitlich befürwortet werden und dass der Sicherheit abträgliche Verhaltensweisen von einem Grossteil als nicht akzeptabel beurteilt wird.

Folgerungen

Die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit wird immer herausfordernder. Das zeigen auch die Unfallzahlen – sie stagnierten in den letzten Jahren. Da die Zahlen bereits auf tiefem Niveau sind, sind seitens Unfallprävention umso mehr Anstrengungen nötig, damit sie weiter gesenkt werden können. Handlungsbedarf besteht bei den vulnerablen Verkehrsteilnehmenden: Drei von fünf schweren Personenschäden betreffen die Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge. Dabei müssen Massnahmen auf verschiedenen Ebenen ansetzen.

Die Schweiz befindet sich im weltweiten Vergleich nach wie vor im Spitzenfeld der sichersten Strassen. Entgegen der Entwicklung der letzten Jahrzehnte kann aktuell aber nicht mehr von sinkenden Unfallzahlen gesprochen werden – vielmehr hat die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und schwer Verletzten in den letzten Jahren stagniert.

Eine aktuelle Entwicklung, die aufhorchen lässt, ist der im Vergleich zum Vorjahr sprunghafte Anstieg der Töffunfälle in der Altersgruppe der 16- bis 17-Jährigen. Die Tatsache, dass diese Altersgruppe seit 2021 Zugang zu 125-ccm-Motorrädern hat, dürfte dafür verantwortlich sein. Die künftige Entwicklung gilt es daher im Auge zu behalten.

In der Prävention von Strassenverkehrsunfällen sollte ein Fokus auf vulnerable Personengruppen gelegt werden – insbesondere auf Lenkerinnen und Lenker einspuriger Fahrzeuge. Sie machen drei von fünf schweren Personenschäden im Strassenverkehr aus. Die Präventionsmassnahmen müssen dabei auf verschiedenen Ebenen ansetzen:

- Eine gute Infrastruktur erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Vielerorts ist die Strasseninfrastruktur nicht für den zunehmenden Veloverkehr und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt. Das im März 2022 vom Parlament verabschiedete Veloweggesetz dürfte eine positive Entwicklung mit sich bringen. Damit sind die Kantone künftig verpflichtet, Velowegnetze zu planen und zu bauen. Das Potenzial des «Safe System Approach» – ein Ansatz, der die Verletzlichkeit und Fehleranfälligkeit des Menschen berücksichtigt – ist aber bei Weitem nicht ausgeschöpft. In diesem Zusammenhang sollte auch die Ausweitung von Tempo-30-Zonen vorangetrieben werden.

- Sicherere Motorfahrzeuge schützen sowohl deren Insassinnen und Insassen als auch die potenziellen Kollisionsgegnerinnen und -gegner, also vor allem vulnerable Verkehrsteilnehmende, besser. Fahrerassistenzsysteme, die die Lenkenden in Notfallsituationen unterstützen, haben ein grosses Potenzial, das künftig vermehrt ausgeschöpft werden sollte.
- Auch bezüglich Verhalten der Verkehrsteilnehmenden gibt es noch Luft nach oben. Fast die Hälfte der Velofahrerinnen und Velofahrer trägt keinen Helm, und nur ein Bruchteil schützt sich mit einer Leuchtweste. Viele Verkehrsteilnehmende sind zudem abgelenkt unterwegs. Weiter sind Geschwindigkeitsübertretungen von Motorfahrzeuglenkenden ein häufiges Phänomen. Die Übertretungsquote ist gerade innerorts hoch, also dort, wo viele vulnerable Verkehrsteilnehmende unterwegs sind und wo sich die meisten schweren Unfälle ereignen. Polizeikontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten können solchen Unfällen entgegenwirken.

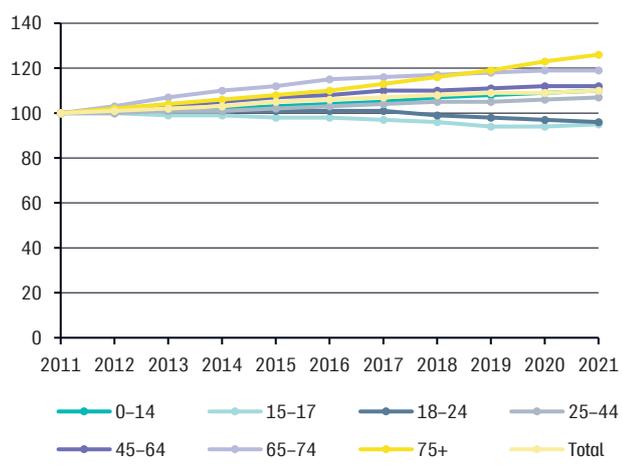
Die Unfallzahlen in der Schweiz befinden sich im internationalen Vergleich auf tiefem Niveau. Um das Unfallgeschehen in Zukunft weiter zu senken, müssen sowohl bestehende Präventionsanstrengungen weitergeführt als auch zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Hierzu gehört zum Beispiel eine Ausrüstungspflicht für sicherheitssteigernde Fahrerassistenzsysteme. Nur so kann das vom Bundesamt für Strassen ASTRA definierte Ziel erreicht werden: bis ins Jahr 2030 die Zahl der tödlich verunfallten Verkehrsteilnehmenden auf 100 und jene der Schwerverletzten auf 2500 zu reduzieren.

| | Stand 2021 | | | Differenz zu 2020 | | | | | |
|-------------------------------------|------------|-----------------|--------------|-------------------|--------------|-----------------|------------|------------|------------|
| | Getötete | Schwerverletzte | Total | Getötete | | Schwerverletzte | | Total | |
| | | | | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent |
| Verkehrsteilnahme | | | | | | | | | |
| Personenwagen | 65 | 738 | 803 | -6 | -8.5 | 127 | 20.8 | 121 | 17.7 |
| Motorrad | 47 | 1 067 | 1 114 | -5 | -9.6 | 69 | 6.9 | 64 | 6.1 |
| E-Bike | 17 | 531 | 548 | 2 | 13.3 | 10 | 1.9 | 12 | 2.2 |
| Velo | 22 | 819 | 841 | -7 | -24.1 | -115 | -12.3 | -122 | -12.7 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 37 | 486 | 523 | -1 | -2.6 | 21 | 4.5 | 20 | 4.0 |
| Andere | 12 | 292 | 304 | -10 | -45.5 | 28 | 10.6 | 18 | 6.3 |
| Alter | | | | | | | | | |
| 0-6 | 1 | 45 | 46 | -1 | -50.0 | 1 | 2.3 | 0.0 | 0.0 |
| 7-14 | 1 | 137 | 138 | -1 | -50.0 | 15 | 12.3 | 14 | 11.3 |
| 15-17 | 3 | 195 | 198 | -2 | -40.0 | 66 | 51.2 | 64 | 47.8 |
| 18-24 | 23 | 425 | 448 | 5 | 27.8 | 26 | 6.5 | 31 | 7.4 |
| 25-44 | 37 | 1 024 | 1 061 | -9 | -19.6 | 35 | 3.5 | 26 | 2.5 |
| 45-64 | 49 | 1 272 | 1 321 | -8 | -14.0 | -47 | -3.6 | -55 | -4.0 |
| 65-74 | 32 | 442 | 474 | 4 | 14.3 | 43 | 10.8 | 47 | 11.0 |
| 75+ | 54 | 393 | 447 | -15 | -21.7 | 1 | 0.3 | -14 | -3.0 |
| Geschlecht | | | | | | | | | |
| Männlich | 154 | 2 618 | 2 772 | -25 | -14.0 | 61 | 2.4 | 36 | 1.3 |
| Weiblich | 46 | 1 315 | 1 361 | -2 | -4.2 | 79 | 6.4 | 77 | 6.0 |
| Sprachregion | | | | | | | | | |
| Deutschschweiz | 125 | 2 622 | 2 747 | -17 | -12.0 | 23 | 0.9 | 6 | 0.2 |
| Romandie | 63 | 1 141 | 1 204 | -5 | -7.4 | 113 | 11.0 | 108 | 9.9 |
| Tessin | 12 | 170 | 182 | -5 | -29.4 | 4 | 2.4 | -1 | -0.5 |
| Personenart | | | | | | | | | |
| Lenker/-in | 150 | 3 170 | 3 320 | -20 | -11.8 | 82 | 2.7 | 62 | 1.9 |
| Mitfahrer/-in | 13 | 277 | 290 | -6 | -31.6 | 37 | 15.4 | 31 | 12.0 |
| Ortslage | | | | | | | | | |
| Innerorts | 83 | 2 391 | 2 474 | -21 | -20.2 | 68 | 2.9 | 47 | 1.9 |
| Ausserorts | 102 | 1 343 | 1 445 | -3 | -2.9 | -6 | -0.4 | -9 | -0.6 |
| Autobahn | 15 | 199 | 214 | -3 | -16.7 | 78 | 64.5 | 75 | 54.0 |
| Unfalltyp | | | | | | | | | |
| Fussgängerunfall | 38 | 458 | 496 | 0.0 | 0.0 | 23 | 5.3 | 23 | 4.9 |
| Schleuder-/Selbstunfall | 88 | 1 826 | 1 914 | -37 | -29.6 | -40 | -2.1 | -77 | -3.9 |
| Frontalkollision | 20 | 218 | 238 | 1 | 5.3 | 12 | 5.8 | 13 | 5.8 |
| Überholunfall, Fahrstreifenwechsel | 13 | 170 | 183 | 4 | 44.4 | 23 | 15.6 | 27 | 17.3 |
| Auffahrunfall | 13 | 319 | 332 | 5 | 62.5 | 48 | 17.7 | 53 | 19.0 |
| Abbiege-/Einbiegeunfall | 21 | 679 | 700 | 0.0 | 0.0 | 90 | 15.3 | 90 | 14.8 |
| Querungsunfall | 3 | 157 | 160 | 1 | 50.0 | -9 | -5.4 | -8 | -4.8 |
| Andere | 4 | 106 | 110 | -1 | -20.0 | -7 | -6.2 | -8 | -6.8 |
| Lichtverhältnis | | | | | | | | | |
| Tag | 141 | 2 855 | 2 996 | -23 | -14.0 | 63 | 2.3 | 40 | 1.4 |
| Dämmerung | 10 | 370 | 380 | -4 | -28.6 | 55 | 17.5 | 51 | 15.5 |
| Nacht | 49 | 705 | 754 | 1 | 2.1 | 22 | 3.2 | 23 | 3.1 |
| Witterung | | | | | | | | | |
| Kein Niederschlag | 165 | 3 532 | 3 697 | -39 | -19.1 | 73 | 2.1 | 34 | 0.9 |
| Regen, Hagel, Schneefall | 25 | 373 | 398 | 11 | 78.6 | 69 | 22.7 | 80 | 25.2 |
| Wochenabschnitt | | | | | | | | | |
| Werktag | 134 | 2 741 | 2 875 | -31 | -18.8 | 53 | 2.0 | 22 | 0.8 |
| Wochenende | 66 | 1 192 | 1 258 | 4 | 6.5 | 87 | 7.9 | 91 | 7.8 |
| Ursache | | | | | | | | | |
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 53 | 1 295 | 1 348 | 4 | 8.2 | 236 | 22.3 | 240 | 21.7 |
| Vortrittsmissachtung | 42 | 988 | 1 030 | -3 | -6.7 | 87 | 9.7 | 84 | 8.9 |
| Geschwindigkeit | 55 | 797 | 852 | -3 | -5.2 | 90 | 12.7 | 87 | 11.4 |
| Alkohol | 21 | 441 | 462 | -7 | -25.0 | -13 | -2.9 | -20 | -4.1 |
| Fahrzeugbedienung | 12 | 364 | 376 | -7 | -36.8 | -9 | -2.4 | -16 | -4.1 |
| Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel | 15 | 123 | 138 | -1 | -6.3 | -7 | -5.4 | -8 | -5.5 |
| Total | 200 | 3 933 | 4 133 | -27 | -11.9 | 140 | 3.7 | 113 | 2.8 |

| | Durchschnitt 2017–2021 | | | Durchschnittliche Entwicklung 2011–2021 ¹ | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------|--|-------------|-----------------|-------------|------------|-------------|
| | Getötete | Schwerverletzte | Total | Getötete | | Schwerverletzte | | Total | |
| | | | | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent | Absolut | Prozent |
| Verkehrsteilnahme | | | | | | | | | |
| Personenwagen | 72 | 727 | 798 | -5 | -4.2 | -54 | -4.5 | -59 | -4.5 |
| Motorrad | 44 | 1 034 | 1 078 | -3 | -4.1 | -31 | -2.2 | -34 | -2.3 |
| E-Bike | 12 | 388 | 400 | 1 | 59.5 | 47 | 70.7 | 49 | 70.3 |
| Velo | 25 | 850 | 875 | -1 | -1.8 | 4 | 0.5 | 4 | 0.4 |
| Fussgänger/-in (inkl. fäG) | 41 | 534 | 575 | -4 | -5.3 | -23 | -3.3 | -27 | -3.5 |
| Andere | 21 | 246 | 267 | -1 | -4.9 | 0.3 | 0.1 | -1 | -0.3 |
| Alter | | | | | | | | | |
| 0–6 | 3 | 41 | 43 | -0.4 | -12.4 | -1 | -2.7 | -2 | -3.3 |
| 7–14 | 3 | 134 | 137 | -1 | -16.6 | -8 | -3.9 | -9 | -4.3 |
| 15–17 | 5 | 146 | 150 | -0.2 | -2.2 | -8 | -3.3 | -9 | -3.3 |
| 18–24 | 21 | 404 | 425 | -2 | -5.9 | -21 | -3.4 | -23 | -3.6 |
| 25–44 | 44 | 992 | 1 037 | -2 | -3.3 | -29 | -2.2 | -31 | -2.3 |
| 45–64 | 55 | 1 270 | 1 325 | -4 | -4.9 | -1 | -0.1 | -5 | -0.3 |
| 65–74 | 30 | 414 | 444 | -1 | -2.5 | 6 | 1.7 | 5 | 1.3 |
| 75+ | 54 | 378 | 433 | -1 | -1.4 | 7 | 2.2 | 6 | 1.5 |
| Geschlecht | | | | | | | | | |
| Männlich | 161 | 2 516 | 2 677 | -8 | -3.5 | -33 | -1.1 | -42 | -1.3 |
| Weiblich | 54 | 1 262 | 1 316 | -4 | -4.7 | -23 | -1.5 | -27 | -1.7 |
| Sprachregion | | | | | | | | | |
| Deutschschweiz | 143 | 2 524 | 2 668 | -8 | -3.7 | -20 | -0.7 | -28 | -0.9 |
| Romandie | 60 | 1 059 | 1 119 | -4 | -4.3 | -23 | -1.9 | -27 | -2.0 |
| Tessin | 12 | 195 | 207 | -0.1 | -1.0 | -13 | -4.1 | -14 | -4.0 |
| Personenart | | | | | | | | | |
| Lenker/-in | 154 | 2 965 | 3 119 | -6 | -2.7 | -13 | -0.4 | -19 | -0.5 |
| Mitfahrer/-in | 20 | 280 | 300 | -3 | -7.8 | -20 | -4.1 | -22 | -4.4 |
| Ortslage | | | | | | | | | |
| Innerorts | 88 | 2 337 | 2 425 | -4 | -3.4 | -28 | -1.1 | -33 | -1.2 |
| Ausserorts | 107 | 1 261 | 1 368 | -6 | -3.6 | -16 | -1.0 | -22 | -1.3 |
| Autobahn | 20 | 181 | 201 | -2 | -8.0 | -12 | -4.2 | -14 | -4.4 |
| Unfalltyp | | | | | | | | | |
| Fussgängerunfall | 40 | 509 | 550 | -3 | -5.0 | -22 | -3.4 | -25 | -3.5 |
| Schleuder-/Selbstunfall | 103 | 1 682 | 1 785 | -3 | -2.7 | 16 | 0.9 | 13 | 0.7 |
| Frontalkollision | 19 | 225 | 244 | -2 | -4.4 | -6 | -2.0 | -8 | -2.4 |
| Überholunfall, Fahrstreifenwechsel | 12 | 166 | 177 | -1 | -6.5 | -5 | -2.4 | -6 | -2.7 |
| Auffahrunfall | 10 | 300 | 310 | -0.4 | -3.1 | -10 | -2.5 | -10 | -2.5 |
| Abbiege-/Einbiegeunfall | 21 | 628 | 649 | -1 | -2.5 | -23 | -2.7 | -23 | -2.6 |
| Querungsunfall | 7 | 164 | 171 | -1 | -5.0 | -4 | -2.2 | -5 | -2.3 |
| Andere | 4 | 105 | 109 | -1 | -7.4 | -2 | -1.5 | -3 | -1.8 |
| Lichtverhältnis | | | | | | | | | |
| Tageslicht | 152 | 2 770 | 2 921 | -6 | -2.6 | -33 | -1.0 | -39 | -1.1 |
| Dämmerung | 13 | 305 | 318 | -1 | -4.6 | 8 | 2.7 | 7 | 2.0 |
| Dunkelheit | 50 | 702 | 752 | -5 | -7.0 | -31 | -3.1 | -36 | -3.4 |
| Witterung | | | | | | | | | |
| Kein Niederschlag | 186 | 3 396 | 3 583 | -11 | -3.7 | -42 | -1.0 | -53 | -1.2 |
| Regen, Hagel, Schneefall | 22 | 360 | 382 | -2 | -7.8 | -15 | -3.6 | -16 | -3.8 |
| Wochenabschnitt | | | | | | | | | |
| Werktag | 150 | 2 695 | 2 845 | -10 | -4.0 | -46 | -1.4 | -55 | -1.7 |
| Wochenende | 65 | 1 084 | 1 149 | -3 | -3.1 | -10 | -0.8 | -13 | -0.9 |
| Ursache | | | | | | | | | |
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 52 | 1 113 | 1 165 | -2 | -2.8 | -1 | -0.1 | -3 | -0.2 |
| Vortrittsmissachtung | 42 | 962 | 1 004 | -1 | -2.0 | -28 | -2.3 | -29 | -2.3 |
| Geschwindigkeit | 58 | 697 | 755 | -4 | -4.0 | -24 | -2.6 | -28 | -2.7 |
| Alkohol | 28 | 421 | 450 | -3 | -5.9 | -13 | -2.3 | -17 | -2.5 |
| Fahrzeugbedienung | 17 | 356 | 373 | -1 | -3.5 | -6 | -1.5 | -7 | -1.6 |
| Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel | 15 | 123 | 137 | -1 | -3.6 | -1 | -0.9 | -2 | -1.2 |
| Total | 215 | 3 778 | 3 994 | -12 | -3.8 | -56 | -1.3 | -68 | -1.4 |

¹ Durchschnittliche jährliche Veränderung, berechnet mittels linearer Regression

Indexierte Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung nach Alter, 2011–2021 (per 1.1.)



Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung nach Alter und Geschlecht, 2021 (per 1.1.)

| Alter | Männlich | Weiblich | Total |
|--------------|------------------|------------------|------------------|
| 0-14 | 671 239 | 635 032 | 1 306 271 |
| 15-17 | 128 002 | 121 296 | 249 298 |
| 18-24 | 335 253 | 313 660 | 648 913 |
| 25-44 | 1 214 985 | 1 187 816 | 2 402 801 |
| 45-64 | 1 222 657 | 1 210 690 | 2 433 347 |
| 65-74 | 400 512 | 436 617 | 837 129 |
| 75+ | 329 951 | 462 590 | 792 541 |
| Total | 4 302 599 | 4 367 701 | 8 670 300 |

Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung in 1000 Einwohner/-innen nach Alter und Geschlecht, 2011 (per 1.1.)



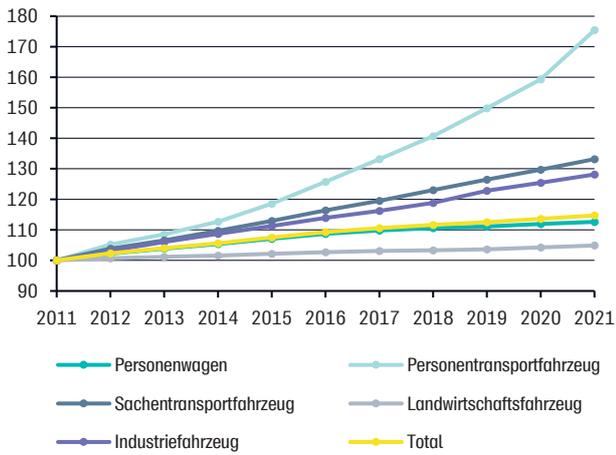
Quelle: BFS: STATPOP

Ständige Wohnbevölkerung in 1000 Einwohner/-innen nach Alter und Geschlecht, 2021 (per 1.1.)



Quelle: BFS: STATPOP

Indizierte Entwicklung des Motorwagenbestands nach Fahrzeugart, 2011–2021



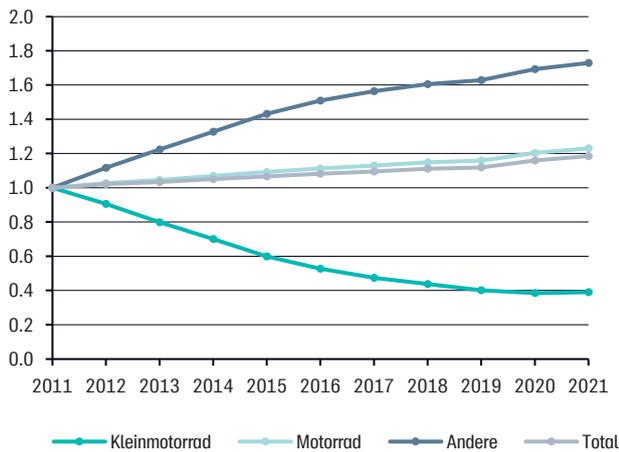
Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Motorwagenbestand nach Fahrzeugart, 2021

| Fahrzeugart | Anzahl |
|---------------------------|------------------|
| Personenwagen | 4 688 235 |
| Personentransportfahrzeug | 97 255 |
| Sachentransportfahrzeug | 464 150 |
| Landwirtschaftsfahrzeug | 196 315 |
| Industriefahrzeug | 77 300 |
| Total | 5 523 255 |

Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Indizierte Entwicklung des Motorradbestands nach Fahrzeugart, 2011–2021



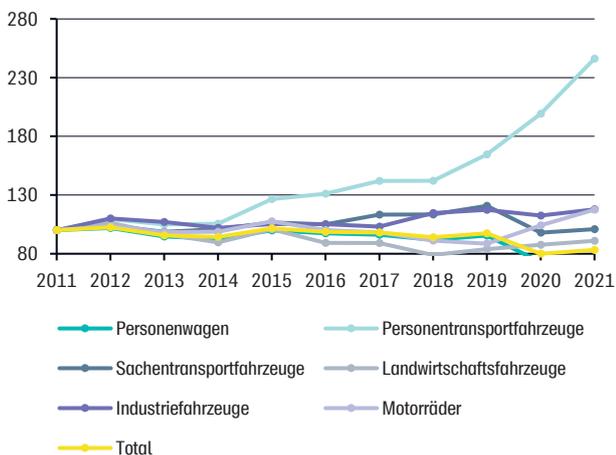
Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Motorradbestand nach Fahrzeugart, 2021

| Fahrzeugart | Anzahl |
|---------------|------------------|
| Kleinmotorrad | 317 157 |
| Motorrad | 7 303 050 |
| Andere | 316 511 |
| Total | 7 936 718 |

Quelle: BFS: Strassenfahrzeugbestand

Indizierte Entwicklung der Neuzulassungen von Motorfahrzeugen, 2011–2021



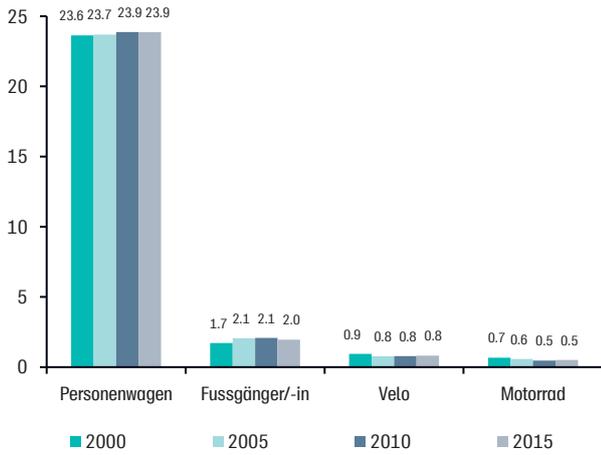
Quelle: BFS: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen

Neuzulassungen von Motorfahrzeugen, 2021

| Motorwagen | Anzahl |
|----------------------------|----------------|
| Personenwagen | 242 263 |
| Personentransportfahrzeuge | 9 723 |
| Sachentransportfahrzeuge | 33 414 |
| Landwirtschaftsfahrzeuge | 3 380 |
| Industriefahrzeuge | 4 720 |
| Motorräder | 56 556 |
| Total | 350 056 |

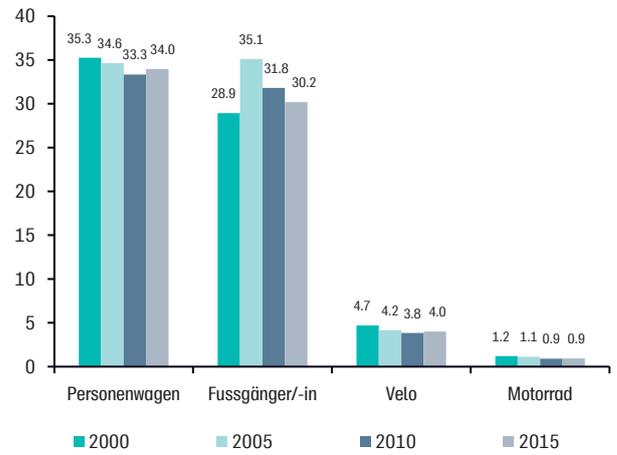
Quelle: BFS: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person, nach Verkehrsteilnahme, 2000–2015



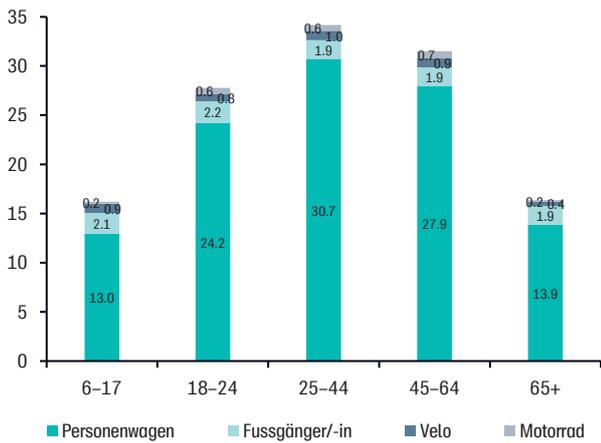
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Unterwegszeit in Minuten pro Person und Tag, nach Verkehrsteilnahme, 2000–2015



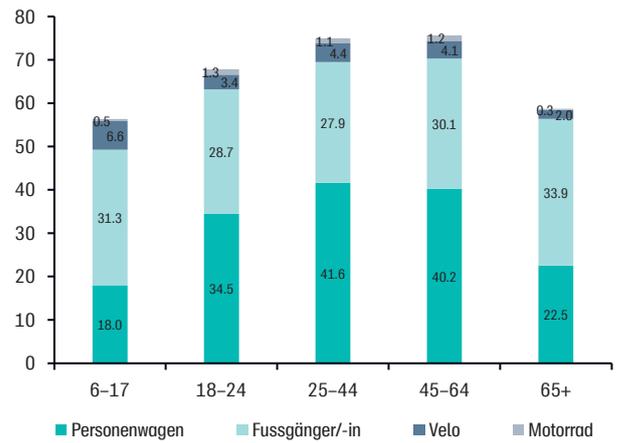
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person, nach Verkehrsteilnahme und Alter, 2015



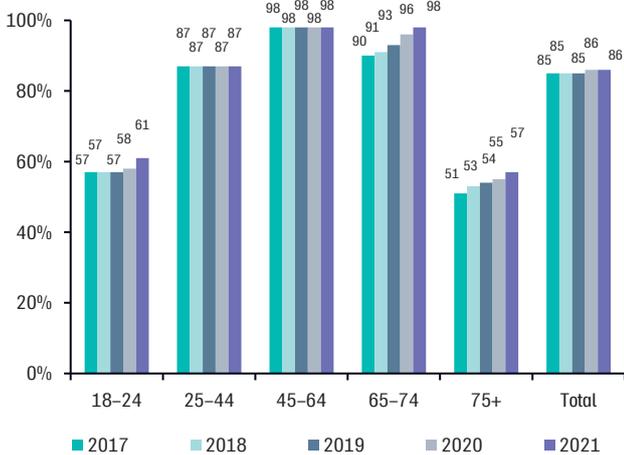
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Mittlere Unterwegszeit in Minuten pro Person und Tag, nach Verkehrsteilnahme und Alter, 2015



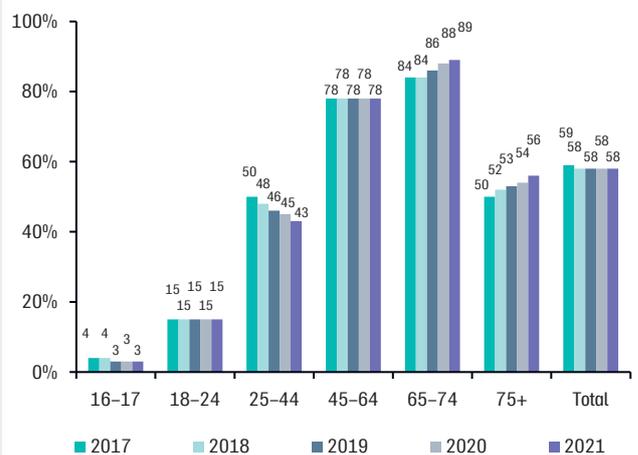
Quelle: ARE/BFS: MZMV

Anteil der Personen, die einen PW-Führerschein besitzen, nach Alter, 2017–2021



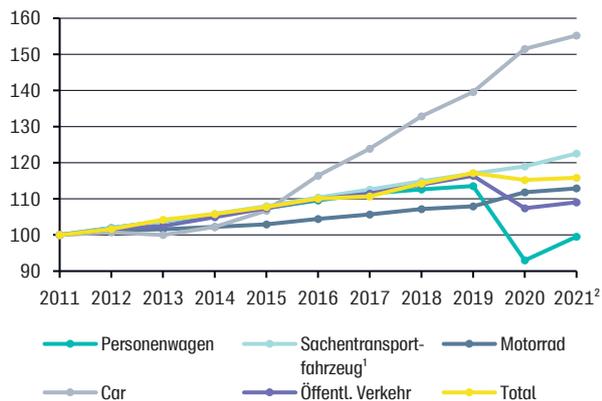
Quelle: ASTRA: Führerausweisstatistik

Anteil der Personen, die einen Motorrad-Führerschein besitzen, nach Alter, 2017–2021



Quelle: ASTRA: Führerausweisstatistik

Indizierte Entwicklung der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Verkehrsteilnahme, 2011–2021



¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Verkehrsteilnahme, in Mio. km, 2011/2021

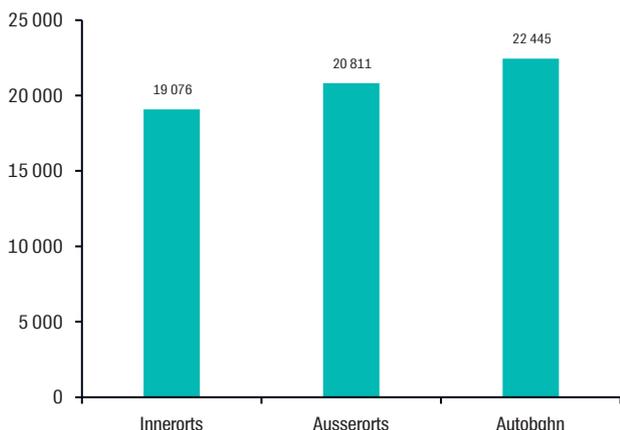
| Verkehrsteilnahme | 2011 | 2021 ² | Veränderung in Prozent |
|--------------------------------------|---------------|-------------------|------------------------|
| Personenwagen | 52 697 | 52 443 | -0 |
| Sachentransportfahrzeug ¹ | 5 893 | 7 222 | +23 |
| Motorrad | 1 743 | 1 968 | +13 |
| Andere | 565 | 699 | +24 |
| Total | 60 898 | 62 332 | +2 |

¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Ortslage¹, in Mio. km, 2021



¹ BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Ortslage¹, in Mio. km, 2011/2021

| Ortslage | 2011 | 2021 | Veränderung in Prozent |
|--------------|---------------|---------------|------------------------|
| Innerorts | 18 738 | 19 076 | +2 |
| Ausserorts | 20 376 | 20 811 | +2 |
| Autobahn | 21 784 | 22 445 | +3 |
| Total | 60 898 | 62 332 | +2 |

¹ BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Entwicklung der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Verkehrsteilnahme, in Mio. km, 1970–2021

| Jahr | Personenwagen | Sachentransportfahrzeug ¹ | Motorrad |
|-------------------|---------------|--------------------------------------|----------|
| 1970 | 23 387 | 2 991 | 707 |
| 1980 | 32 071 | 3 768 | 684 |
| 1990 | 42 649 | 4 592 | 1 163 |
| 2000 | 45 613 | 5 233 | 1 463 |
| 2005 | 48 040 | 5 347 | 1 654 |
| 2010 | 52 066 | 5 728 | 1 720 |
| 2015 | 56 620 | 6 364 | 1 794 |
| 2020 | 49 003 | 7 012 | 1 949 |
| 2021 ² | 52 443 | 7 222 | 1 968 |

¹ Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper

² BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

Entwicklung der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs auf Schweizer Strassen, nach Ortslage¹, in Mio. km, 1970–2021

| Jahr | Innerorts | Ausserorts | Autobahn | Total |
|------|-----------|------------|----------|--------|
| 1970 | 10 853 | 15 501 | 2 743 | 29 097 |
| 1980 | 14 996 | 15 303 | 8 817 | 39 116 |
| 1990 | 16 675 | 17 372 | 15 558 | 49 604 |
| 2000 | 16 921 | 18 222 | 17 758 | 52 901 |
| 2005 | 17 108 | 18 596 | 19 857 | 55 561 |
| 2010 | 18 492 | 20 100 | 21 472 | 60 064 |
| 2015 | 20 111 | 21 869 | 23 405 | 65 385 |
| 2020 | 17 935 | 19 581 | 21 138 | 58 654 |
| 2021 | 19 076 | 20 811 | 22 445 | 62 332 |

¹ BFU-Schätzung

Quelle: BFS: PV-L, OeV

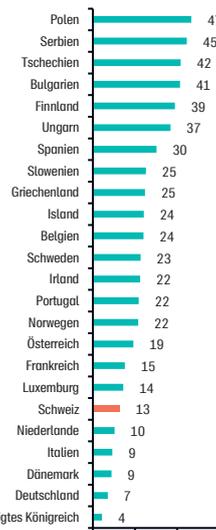
Der Polizei zur Verfügung stehende geeichte Geschwindigkeitsmesssysteme und Atemalkoholmessmittel, nach Messsystem, 2017–2021

| Messsysteme für Geschwindigkeitskontrollen | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Bemannte stationäre Messsysteme (z. B. Radar auf Dreifuß, Laserpistole) | ... | ... | ... | 265 | 327 |
| Mobile Messsysteme in fahrenden Wagen | ... | ... | ... | 159 | 158 |
| Unbemannte stationäre Messsysteme (z. B. Radarkasten) | ... | ... | ... | 590 | 577 |
| Abschnittkontrollsysteme (Section control) | ... | ... | ... | 3 | 3 |
| Total | ... | ... | ... | 1 017 | 1 065 |
| Atemalkoholmessmittel | | | | | |
| Atemalkoholtestgeräte | 2 885 | 2 908 | 2 961 | 2 810 | 2 815 |
| Atemalkoholmessgeräte | 326 | 336 | 339 | 342 | 353 |
| Total | 3 211 | 3 244 | 3 300 | 3 152 | 3 168 |

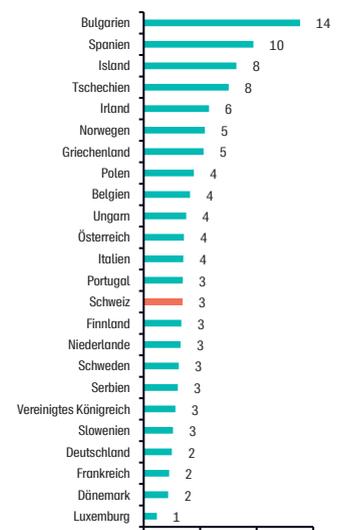
Quelle: METAS

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

Atemalkoholkontrolle

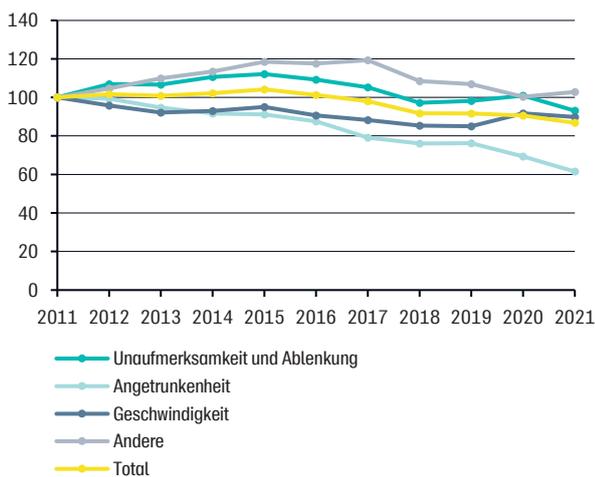


Drogenkontrolle



Quelle: ESRA

Indizierte Entwicklung der Gründe des Führerausweisentzugs, 2011–2021



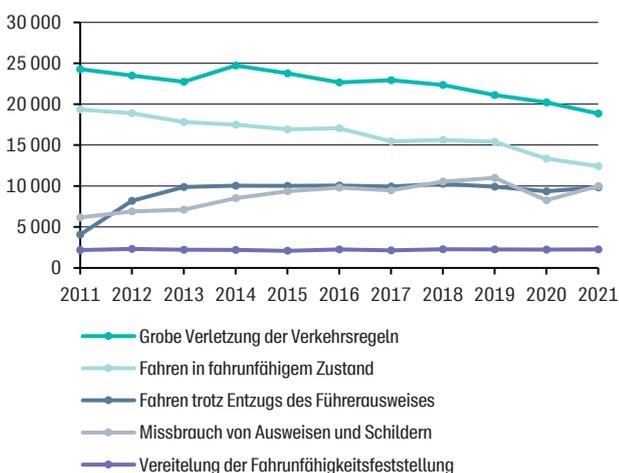
Quelle: ASTRA: ADMAS

Gründe für den Führerausweisentzug und Anzahl Führerausweisentzüge, 2021

| Grund des Entzugs | Anzahl |
|--------------------------------|---------------|
| Unaufmerksamkeit und Ablenkung | 8 913 |
| Angetrunkenheit (≥0,8 ‰) | 10 591 |
| Geschwindigkeit | 28 949 |
| Andere | 42 672 |
| Total | 91 125 |
| Führerausweisentzüge | 76 750 |

Quelle: ASTRA: ADMAS

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



Quelle: BFS: SUS

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

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

Quelle: BFS: SUS

Gesetzgebung

Inkrafttreten der wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz

1. Sicherheitsgurt

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

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

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

3. Höchstgeschwindigkeiten

Innerorts

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

Ausserorts

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

Autobahnen

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

4. Fahrfähigkeit

- 1980: Blutalkoholgrenzwert 0,8 Promille (festgelegt durch Bundesrat)
- 2005: Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille; Nulltoleranz gegenüber Fahren unter dem Einfluss von bestimmten Drogen; anlassfreie Atemalkoholkontrollen
- 2010: Führer/-innen im konzessionierten oder bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr unterstehen einem Alkoholverbot.
- 2013: Bei bestimmten Tatbeständen wie dem Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln muss eine Fahreignungsuntersuchung zwingend angeordnet werden.
- 2014: Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss (Null-Promille) für gewisse Gruppen von Fahrzeugführenden (z. B. Neulenkende); Zwingende Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung beim Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr.
- 2016: Die Fahreignungsuntersuchungen werden verbessert (Einführung Stufenmodell) und die medizinischen Mindestanforderungen zum Führen eines Motorfahrzeugs werden aktualisiert; die Atemalkoholprobe wird beweissicher.
- 2017: Gewisse Lenker/-innen (z. B. Angehörige von Milizfeuerwehren und Führer/-innen von Blaulichtfahrzeugen auf dringlichen Dienstfahrten) unterliegen nicht mehr dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss (Null-Promille).

5. Fahrausbildung

- 1991: Obligatorischer Verkehrskundeunterricht und erweiterte Theorieprüfung
- 2005: Einführung des Führerausweises auf Probe (Zweiphasenausbildung)
- 2009: Wer mit Cars, Kleinbussen oder Lastwagen Personen oder Güter transportieren will, muss zusätzlich zum Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- und/oder Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden (neue Chauffeurzulassungsverordnung).
- 2013: Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, dürfen keine Lernfahrten mehr begleiten.
- 2019: Verzicht auf Automateintrag: wer die praktische Prüfung in einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ablegt, darf danach auch Fahrzeuge mit einem manuellen Schaltgetriebe führen (1.2.2019).
- 2020: Die Weiterausbildung während der Probezeit dauert nur noch einen Tag (anstatt zwei) und muss im ersten Jahr nach der Führerprüfung absolviert werden.
- 2021: Das Mindestalter für den Lernfahrausweis der Kategorie B und BE wurde auf 17 Jahre gesenkt. Die Fahrprüfung ist dabei frühestens nach einem Jahr absolvierbar (wenn Lehrfahrausweis vor 20. Altersjahr erlangt.)

6. Verschiedenes

- 1977: Soll-Vorschrift Licht am Tag für einspurige Motorfahrzeuge
- 1994: Vortritt für Fussgänger/-innen an Fussgängerstreifen ohne Pflicht zur Zeichengabe
- 2002: Soll-Vorschrift Licht am Tag für alle Motorfahrzeuge; Einführung der Fahrzeugkategorie «fahrzeugähnliche Geräte»
- 2005: Verschärfung der Führerausweisentzugsbestimmungen (Kaskadensystem)
- 2012: Neuregelung E-Bike-Kategorien; Strafrechtliche Verschärfung des Fahrens ohne Führerausweis
- 2013: Verschärfung der Sanktionen bei Begehung eines Raserdeliktes; das Mindestalter für das Velofahren auf Hauptstrassen beträgt neu sechs Jahre; bei qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen wie krassen Geschwindigkeitsübertretungen können Motorfahrzeuge eingezogen und verwertet werden, sofern dies aufgrund einer ungünstigen Prognose notwendig erscheint; öffentliche oder entgeltliche Warnungen vor Verkehrskontrollen sind verboten.
- 2014: Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag; Straffung des Ordnungsbussenverfahrens (Halterhaftung)
- 2015: Bei Schäden, die in angetrunkenem Zustand, fahruntfähigem Zustand oder durch ein Raserdelikt verursacht werden, hat die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung eine Regresspflicht auf die den Unfall verursachende Person.
- 2017: Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls von Personenwagen und Motorrädern (Nachprüfung beim Strassenverkehrsamt erst fünf Jahre, spätestens aber bis zum sechsten Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung)
- 2018: Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege wurde angenommen. Damit sind die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt.
- 2019: Erhöhung der Alterslimite für die verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchung von 70 auf 75 Jahre (ab 1.1.2019); Tandems mit elektrischer Tretunterstützung erlaubt; E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h dürfen neu einen zweiten Platz für eine erwachsene Person aufweisen (1.2.2019).
- 2020: Künftig werden neben einfachen Übertretungen des Strassenverkehrsgesetzes [wie z. B. Verwenden eines Telefons durch Velofahrer/-innen (Ziffer 624 Anhang 1 OBV)] auch geringfügige Verstösse gegen andere Gesetze im Ordnungsbussenverfahren sanktioniert.
- 2021: Verlassen des Fahrzeugs wenn vorgesehen bei Einparkassistenzsystemen möglich, solange man es überwacht und das Parkiermanöver bei Bedarf abbricht; Reissverschlussystem als Pflicht (z. B. auf Zufahrtsstrecken auf die Autobahn bei stockendem Verkehr und bei Verengungen der Strasse); Kinder bis 12 Jahre dürfen auf Trottoir Velo fahren (wenn kein Radweg oder -streifen vorhanden, ohne Vortritt und mit gebotener Vorsicht); bei Signaltafel «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» dürfen Velofahrende trotz Rotlicht ohne Vortritt rechts abbiegen; Rechtsvorbeifahren (jedoch nicht Ausschwenken und Wiedereinbiegen) mit gebotener Vorsicht bei mehreren Spuren möglich; Rettungsgasse ist Pflicht bei Schrittempo oder Stillstand und zwei oder mehr Spuren, auch ohne herannahendes Rettungsfahrzeug.

Hinweis:

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

Methodik

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

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

Seit den Anfängen der standardisierten Unfall-erfassung wurde diese mehrmals revidiert und den geänderten Bedingungen im Strassenverkehr angepasst. Nicht zuverlässig erfassbare Merkmale wurden aus der statistischen Erhebung gestrichen: So wurde zum Beispiel 1992 die Erfassung spezi-fischer Verletzungsarten durch die Polizei aufgege-ben. Gleichzeitig wurde 1992 die heute internatio-nal gebräuchliche «30-Tage-Regel» eingeführt: Zu den Verkehrstoten zählen seitdem nur noch Perso-nen, die innerhalb eines Monats nach dem Unfall-ereignis sterben.

2011 wurde die Erfassung von Unfallkoordinaten optimiert und erstmals der Hauptverursacher oder die Hauptverursacherin eines Unfalls bestimmt. Auch die Unfälle der relativ neu, aber mit stark steigender Tendenz im Strassenverkehr vertrete-nen Fahrzeugart «E-Bike» können seit 2011 syste-matisch erfasst und ausgewertet werden. Gleich-zeitig wurde die Unfallfassung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA in eine moderne IT-Lösung überführt.

2015 wurde die Definition für Verletzungsschwere angepasst und in Einklang mit der Beurteilung der Rettungsdienste vor Ort gebracht. In der letzten

grossen Revision im Jahr 2018 wurde das Protokoll mit dem Ziel überarbeitet, den Aufwand für die Unfallfassung zu reduzieren. Merkmale der Un-fallerfassung wurden gestrichen, andere zusam-mengefasst. Dafür werden seitdem andere wichti-ge Merkmale wie das Fahren unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten systemati-scher erfasst. Trotz der Kürzungen liegt gegenüber den früheren Versionen der Unfallfassung prak-tisch kein Informationsverlust vor. Der reduzierte Aufwand und die systematischere Erfassung kön-nen die Akzeptanz für die Erfassung bei den Poli-zeikräften fördern und damit zu einer verbesserten Datenqualität führen.

Das Unfallaufnahmeprotokoll ist auf den folgenden Seiten abgebildet. Die Formulare und das komplet-te Verzeichnis der Unfallursachen und Unfalltypen sowie eine entsprechende Wegleitung zum Aus-füllen sind auf der Website des ASTRA frei verfü-gbar (unfalldaten.ch).

Angaben zu Lenker/in oder Fussgänger/in

Personen-Nr.

0 1

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

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

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

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

Todesdatum

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

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt

Verletzungen

Kantonale Zusatzangaben



Allgemeine Angaben

Quelle

Unfall-Nr.

Objekt-Nr.

Angaben zu Mitfahrenden

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Personenart

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

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
 weiblich
 unbekannt

Unfallfolgen

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

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
 Sicherheitsgurt
 Helm
 unbekannt
 Kindersitz

Verletzungen

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Personenart

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

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
 weiblich
 unbekannt

Unfallfolgen

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

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
 Sicherheitsgurt
 Helm
 unbekannt
 Kindersitz

Verletzungen

Angaben zu Mitfahrenden

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Personenart

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

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

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

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Personen-Nr.

Personalien

Name / Vorname

Personenart

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

Strasse / Haus-Nr.

PLZ / Ortschaft

Wohnland / Nationalität

Geburtsdatum

Tag Monat Jahr

Geschlecht

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Unfallfolgen

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

NACA

Todesdatum

Tag Monat Jahr

Schutzsystem

- kein
- Sicherheitsgurt
- Helm
- unbekannt
- Kindersitz

Verletzungen

Glossar

Datenquellen in Tabellen und Abbildungen

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

Erklärung zu den Tabellen

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

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

Begriffsdefinitionen

Leicht verletzt

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

Schwer verletzt

Als schwere Verletzung gilt eine schwere, sichtbare Beeinträchtigung, die normale Aktivitäten zu Hause für mindestens 24 Stunden verhindert (z. B. Bewusstlosigkeit oder Knochenbruch oder Spitalaufenthalt von mehr als 1 Tag). Seit dem Unfalljahr 2015 können Schwerverletzte in «erheblich» und «lebensbedrohlich» Verletzte unterschieden werden.

Tödlich verletzt

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

Schwere Personenschäden

Schwerverletzte und Getötete.

Schwerer Unfall

Unfallereignis mit mindestens einer schwer verletzten oder getöteten Person.

Letalität

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

Bevölkerungsbezogenes Risiko

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

Sachtransportfahrzeuge

Sammelkategorie für Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper.

Schwere Motorfahrzeuge

Sammelkategorie für Busse, Cars, Lastwagen und Sattelschlepper.

fäG

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

Unfallursache

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

Hauptverursacher/-in

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

Institutionen

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung, are.admin.ch

ASTRA

Bundesamt für Strassen, astra.admin.ch

BFS

Bundesamt für Statistik, bfs.admin.ch

BFU

Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu.ch

FVS

Fonds für Verkehrssicherheit, fvs.ch

METAS

Eidgenössisches Institut für Metrologie, metas.ch

OECD

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

Datenquellen

ARE/BFS

Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

Alle fünf Jahre durchgeführte telefonische Befragung zum Mobilitätsverhalten einer repräsentativen Stichprobe von zurzeit rund 60 000 Haushalten.

ASTRA

Führerausweisstatistik

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

Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

Vollerhebung der Führerausweisentzüge und Verwarnungen wegen verkehrsdelinquentem Verhalten.

Strassenverkehrsunfälle (SVU)

Vollerhebung aller polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle.

BFS

Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP)

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

Strafurteilsstatistik (SUS)

Vollerhebung der Verurteilungen nach dem Erwachsenenstrafrecht. Verwendet werden die Straftaten des Strassenverkehrsgesetzes.

Strassenfahrzeugbestand

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

Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS)

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

Statistik der Todesursachen und Totgeburten (CoD)

Vollständige Erhebung der verstorbenen Personen der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung.

Leistungen des Personenverkehrs (PV-L)

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

Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

Fahrleistungen im öffentlichen Verkehr.

BFU

Hochrechnung

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

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

Bevölkerungsbefragung

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

Erhebungen zum Risiko- und Schutzverhalten im Strassenverkehr

Jährliche, umfassende Stichprobenerhebungen auf Schweizer Strassen zur Helmtrag- und Gurtenragquote sowie zu Ablenkung im Strassenverkehr.

Geschwindigkeitserhebung

Umfassende Erhebung der gefahrenen Geschwindigkeiten von Motorfahrzeugen, Pilotprojekt 2019.

ESRA

E-Survey of Road users' Attitudes

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

METAS

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

International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)

Tödliche Strassenverkehrsunfälle und Sicherheitsindikatoren der IRTAD-Mitgliedsländer (2020: 38 Länder).

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch
bfu.ch / bestellen.bfu.ch, Art.-Nr. 2.469

Autorinnen und Autoren

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

Projektteam

- Andrea Herrmann, Projektassistentin Forschung, BFU
- Maya Ketterer, Projektassistentin Forschung, BFU
- Esther Luttrupp, Projektassistentin Forschung, BFU
- Abteilung Publikationen / Sprachdienst, BFU

Druck / Auflage

Gassmann Print, Längfeldweg 135,
2501 Biel/Bienne
1/2022/650
Gedruckt auf FSC-Papier

ISSN 1664-5758

© BFU 2022

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

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

Zitationsvorschlag

Hertach P, Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Huwiler K, Niemann S, Uhr A. *Sinus 2022: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2021*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2022.

DOI 10.13100/BFU.2.469.01.2022

Abbildungen

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

Die BFU macht Menschen sicher.

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