



Sicherheitsbarometer 2024

Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen

Schwere Verkehrsunfälle: Es besteht Handlungsbedarf



Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Jeden Tag verunfallen auf unseren Strassen 12 Menschen schwer oder tödlich. Im vergangenen Jahr wurden so viele Menschen schwer verletzt wie seit zehn Jahren nicht mehr. Besonders kritisch ist die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger, Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer sowie für junge Töfffahrende.

Das neue BFU-Sicherheitsbarometer zeigt: 2023 ist die Zahl der schweren Unfälle erneut gestiegen. Damit akzentuiert sich die ungünstige Entwicklung der letzten Jahre. Der Trend in der Unfallstatistik geht in die falsche Richtung – es besteht Handlungsbedarf. Denn ohne die richtigen Massnahmen wird die Zahl der schweren Verkehrsunfälle weiter steigen.

Wirksame Unfallprävention basiert auf ganzheitlichen Konzepten, die sowohl bei der Infrastruktur und der Fahrzeugtechnik als auch beim Menschen ansetzen. Vor allem aber braucht es den Willen, sich langfristig für die Verkehrssicherheit zu engagieren – in der Politik, in den Behörden, aber auch bei den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Die BFU leistet dazu mit ihrer ganzheitlichen Präventionsarbeit einen wesentlichen Beitrag.

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

Stefan Siegrist
Direktor BFU

Verkehrssicherheit im Fokus

Die Entwicklung geht in die falsche Richtung: Mit 4096 hat die Zahl der Schwerverletzten auf Schweizer Strassen 2023 den höchsten Stand seit zehn Jahren erreicht. Zugleich stagniert die Zahl der Todesopfer auf hohem Niveau: 236 Menschen sind bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Jeden Tag verletzen sich somit im Schnitt 12 Personen schwer oder werden getötet.

Mehr Schwerverletzte auf Schweizer Strassen

Im vergangenen Jahr stieg die Zahl der Schwerverletzten im Schweizer Strassenverkehr um über 2% gegenüber dem Vorjahr, die Zahl der Todesopfer blieb wie in den vergangenen zehn Jahren auf hohem Niveau. Besonders alarmierend: Die Zahl der getöteten Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhte sich von 40 auf 46, jene der Schwerverletzten von 497 auf 522.

Negativer Spitzenreiter in der Statistik der tödlichen Unfälle sind nach wie vor Auto- und Motorradunfälle. Allerdings hat die Zahl der Getöteten in den letzten zehn Jahren um rund zwei bis drei Prozent pro Jahr abgenommen. Problematisch bleibt die Entwicklung bei E-Bikes: Die Zahl der schweren Unfälle steigt stark an. Fest steht: Der E-Bike- und der Fussverkehr bleiben zentrale Herausforderungen für die Verkehrssicherheit in der Schweiz.

Zur deutlichsten Zunahme bei den Schwerverletzten kam es im letzten Jahr bei den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Mehr als ein Viertel der Schwerverletzten war mit dem Töff unterwegs. Ein Fünftel aller Getöteten im Strassenverkehr waren Töfffahrende.

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

Die meisten Verkehrsteilnehmenden schützen sich

Viele Sicherheitsmassnahmen sind heute Standard: Von 100 Verkehrsteilnehmenden gürten sich 96 vorne im Auto an und tragen auf dem schnellen E-Bike einen Helm. Doch es gibt noch Luft nach oben: Im Auto ist nur jedes zweite Kind bis 12 Jahre korrekt gesichert. Auf dem Velo und dem langsamen E-Bike gehört der Helm noch nicht für alle dazu. Grosses Potenzial besteht auch beim Tragen von Sichtbarkeitshilfen auf dem Velo und E-Bike, z. B. Leuchtwesten.

Motorradfahrende sind stark gefährdet

Die Schweizer Strassen gehören zwar zu den sichersten der Welt. Trotzdem vergeht kein Tag ohne schwere Verkehrsunfälle. Das vergangene Jahr markiert eine kritische Entwicklung in der Verkehrssicherheit – und es zeigt, dass die Schweiz wieder aktiver werden muss.

Handlungsbedarf besteht bei den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern: Sie legen zwar nur 3% der auf Schweizer Strassen gefahrenen Motorfahrzeugkilometer zurück – und doch machen sie mehr als ein Viertel aller Schwerverletzten und ein Fünftel der Todesopfer bei Verkehrsunfällen aus. Wer mit dem Töff unterwegs ist, hat ein deutlich höheres Risiko für einen Verkehrsunfall. Das Risiko pro zurückgelegten Kilometer ist rund 10-mal höher als für Personen, die mit dem PW unterwegs sind.

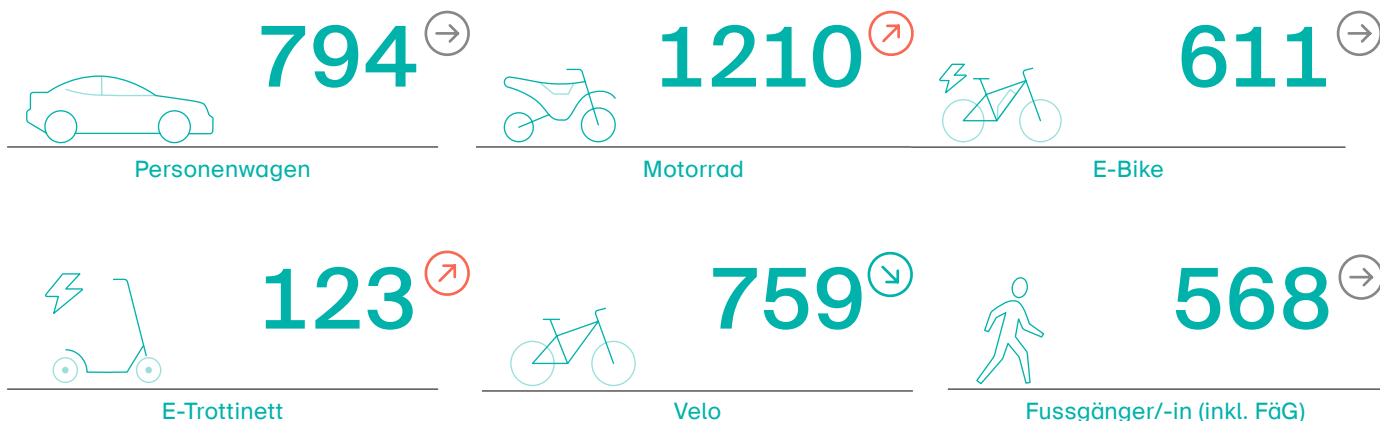
Die Gründe für schwere Motorradunfälle sind vielfältig. Die Prävention darf sich daher nicht nur auf die Töfffahrerinnen und Töfffahrer selbst konzentrieren: Eine angemessene Risikokompetenz ist zwar essenziell, doch auch die Fahrzeuge – Motorräder und Autos – müssen sicherheitsrelevante Kriterien erfüllen. Dazu gehören beispielsweise Systeme wie ABS und Notbremsassistenten, die aktiv zur Unfallvermeidung beitragen. Zugleich muss die Strasseninfrastruktur so gestaltet sein, dass sie einerseits den Verkehrsteilnehmenden ein intuitiv richtiges Verhalten ermöglicht und andererseits die Unfallfolgen mindert.

Um Motorradunfälle zu vermeiden, sind also nicht nur die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer gefordert. Neben ihnen stehen auch der Gesetzgeber, die Strassenbesitzer und die Fahrzeughersteller in der Pflicht. Auch die anderen Verkehrsteilnehmenden – insbesondere jene, die mit dem Auto unterwegs sind – können durch eine aufmerksame und defensive Fahrweise ihren Teil dazu beitragen.

Unfallgeschehen

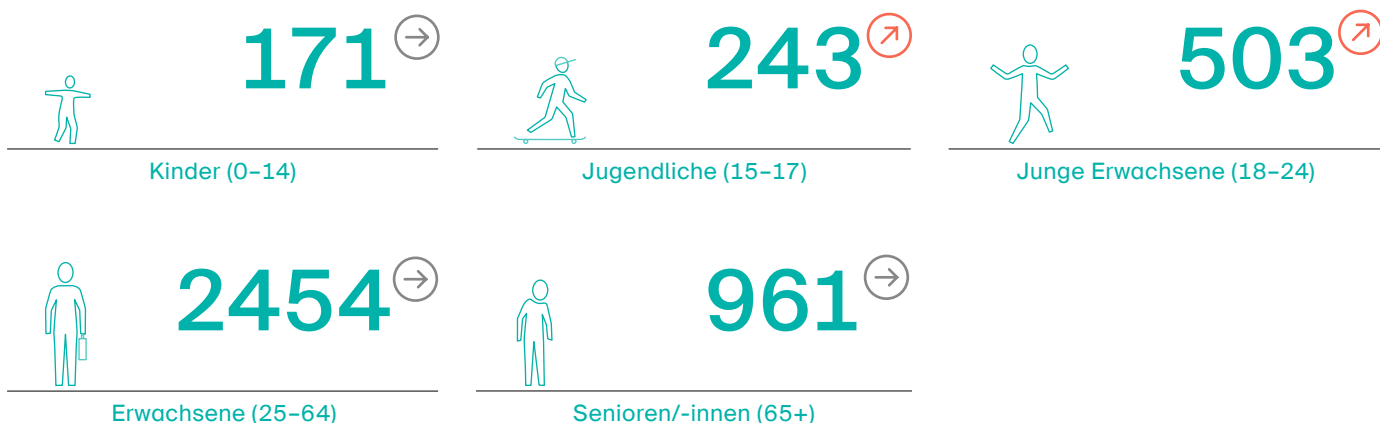
Wie sieht das Unfallgeschehen auf den Schweizer Strassen 2023 aus? Die BFU hat die polizeilich registrierten Unfälle ausgewertet und die Veränderungen gegenüber den drei Vorjahren analysiert. Im Fokus stehen dabei die Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen.

Art der Verkehrsteilnahme



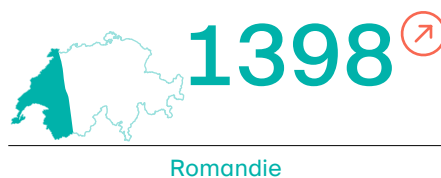
Schwere Motorradunfälle sind im Strassenverkehr nach wie vor am häufigsten. Bei ihnen und bei den schweren Unfällen mit E-Trottinetten ist der kurzfristige Trend steigend. Rückläufig ist dagegen die Unfallbelastung der Velofahrenden.

Alter



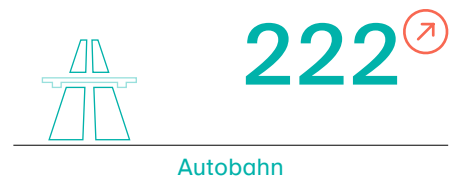
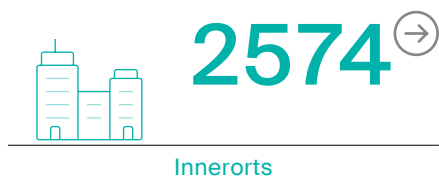
Wie bereits im Vorjahr hat das Unfallgeschehen bei den Jugendlichen deutlich zugenommen. Auch die jungen Erwachsenen sind häufiger schwer verunfallt. Bei den übrigen Altersgruppen ist kein kurzfristiger Trend erkennbar.

Sprachregion



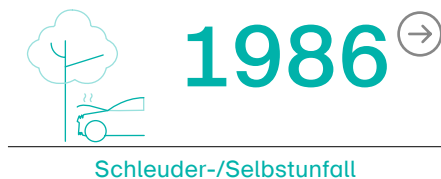
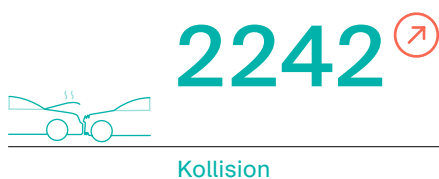
In der Romandie ist es 2023 erneut zu deutlich mehr schweren Unfällen gekommen. In der übrigen Schweiz blieb die Zahl der Unfälle stabil. Bezogen auf die Bevölkerung ist das Unfallgeschehen im Tessin nach wie vor grösser als in den anderen Landesteilen.

Ortslage



Unfälle mit Schwerverletzten passieren am häufigsten innerorts, tödliche Unfälle ausserorts. Das Risiko einer tödlichen Verletzung ist auf Ausserortsstrassen dreimal so hoch wie auf Innerortsstrassen und doppelt so hoch wie auf der Autobahn.

Unfalltyp



Selbstunfälle sind etwas seltener als Kollisionen, haben aber deutlich gravierendere Konsequenzen: Pro 10 000 Personenschäden sterben bei Schleuder- und Selbstunfällen rund doppelt so viele Menschen wie bei Kollisionen.

Ursachen



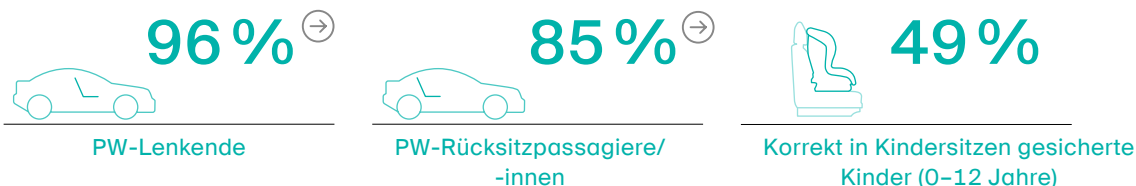
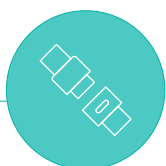
Die häufigsten Ursachen für schwere Unfälle sind nach wie vor Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit sowie Alkohol. Am meisten Verkehrsteilnehmende sterben bei Unfällen aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit.

Sicherheitsindikatoren

Wenn es um die Sicherheit geht, sind auch die Verkehrsteilnehmenden gefragt. Ihr Verhalten trägt entscheidend zum allgemeinen Sicherheitsniveau bei. Die BFU erhebt dazu eine Reihe von Indikatoren und führt repräsentative Befragungen durch.

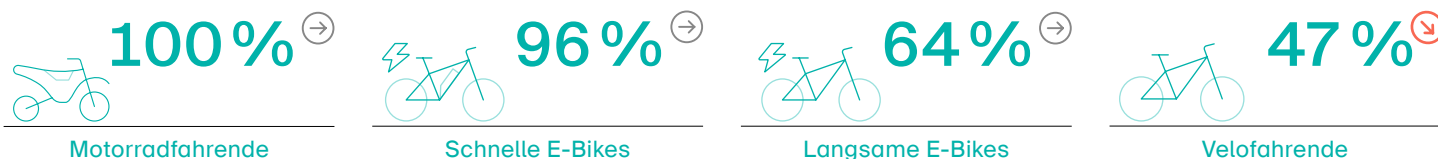
Beobachtetes Verhalten

Gurtentragquote



Auf Vordersitzen ist die Gurtentragquote seit vielen Jahren hoch: 96 von 100 Verkehrsteilnehmenden gürten sich im Auto auf dem Fahrer- und Beifahrersitz an. Potenzial besteht bei der Sicherung von Kindern im Auto: Nur jedes zweite Kind bis 12 Jahre ist korrekt gesichert.

Helmtragquote



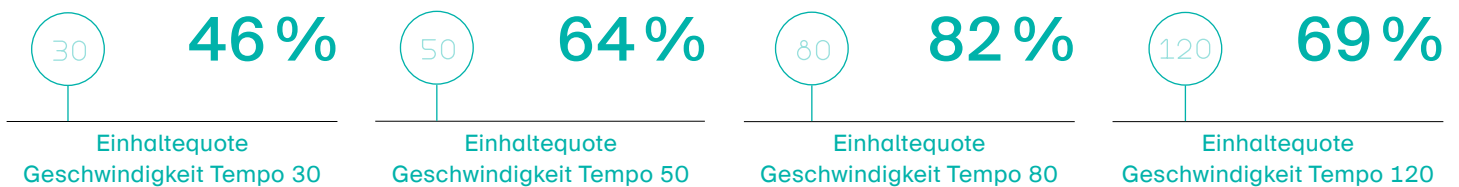
Auf Motorrädern und schnellen E-Bikes sind Schutzhelme in der Schweiz heute Standard. Anders sieht es auf den langsamen E-Bikes und Velos aus – dort besteht keine Helmpflicht. Beim freiwilligen Helmtragen besteht Steigerungspotenzial.

Ablenkung



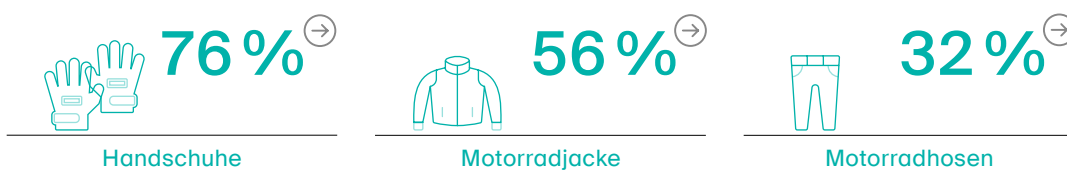
Auf Schweizer Strassen ist im Auto rund jede vierte Person abgelenkt unterwegs, auf dem Velo jede fünfte und zu Fuss beim Überqueren einer Strasse jede zweite. Der häufigste Grund für die Ablenkung sind Interaktionen mit anderen Personen, zum Beispiel Gespräche.

Einhaltequote Geschwindigkeit



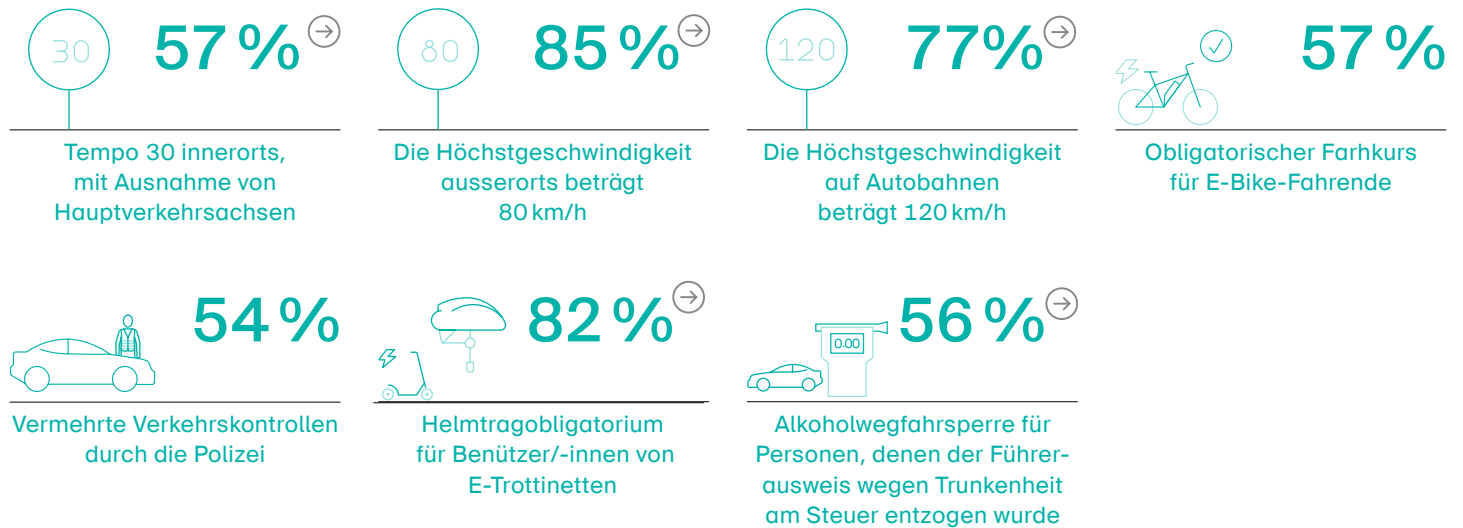
Die Höchstgeschwindigkeit wird auf Tempo-80-Strecken am besten eingehalten; dennoch fährt jedes fünfte Motorfahrzeug schneller als erlaubt. Auf Tempo-30-Strecken hält sich nicht einmal jede zweite Person an das Limit.

Persönliche Schutzausrüstung beim Motorradfahren



Nebst dem obligatorischen Helm werden beim Töffahren am häufigsten Handschuhe getragen. Auf dem Roller und Kleinmotorrad schützt man sich deutlich seltener mit Handschuhen sowie einer Motorradjacke und Motorradhosen.

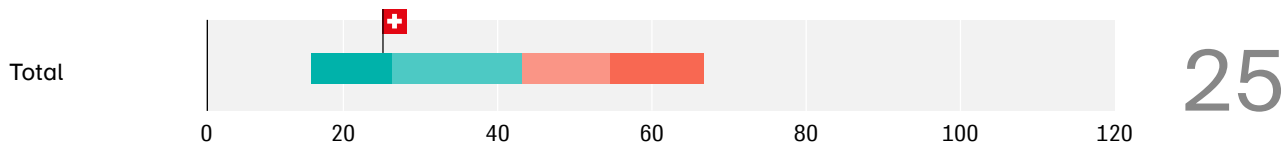
Akzeptanz von Massnahmen



Die geltenden Höchstgeschwindigkeiten von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h ausserorts sind in der Bevölkerung akzeptiert. Ein Helmobligatorium für Benutzerinnen und Benutzer von E-Trottinetten würde ebenfalls deutlich befürwortet.

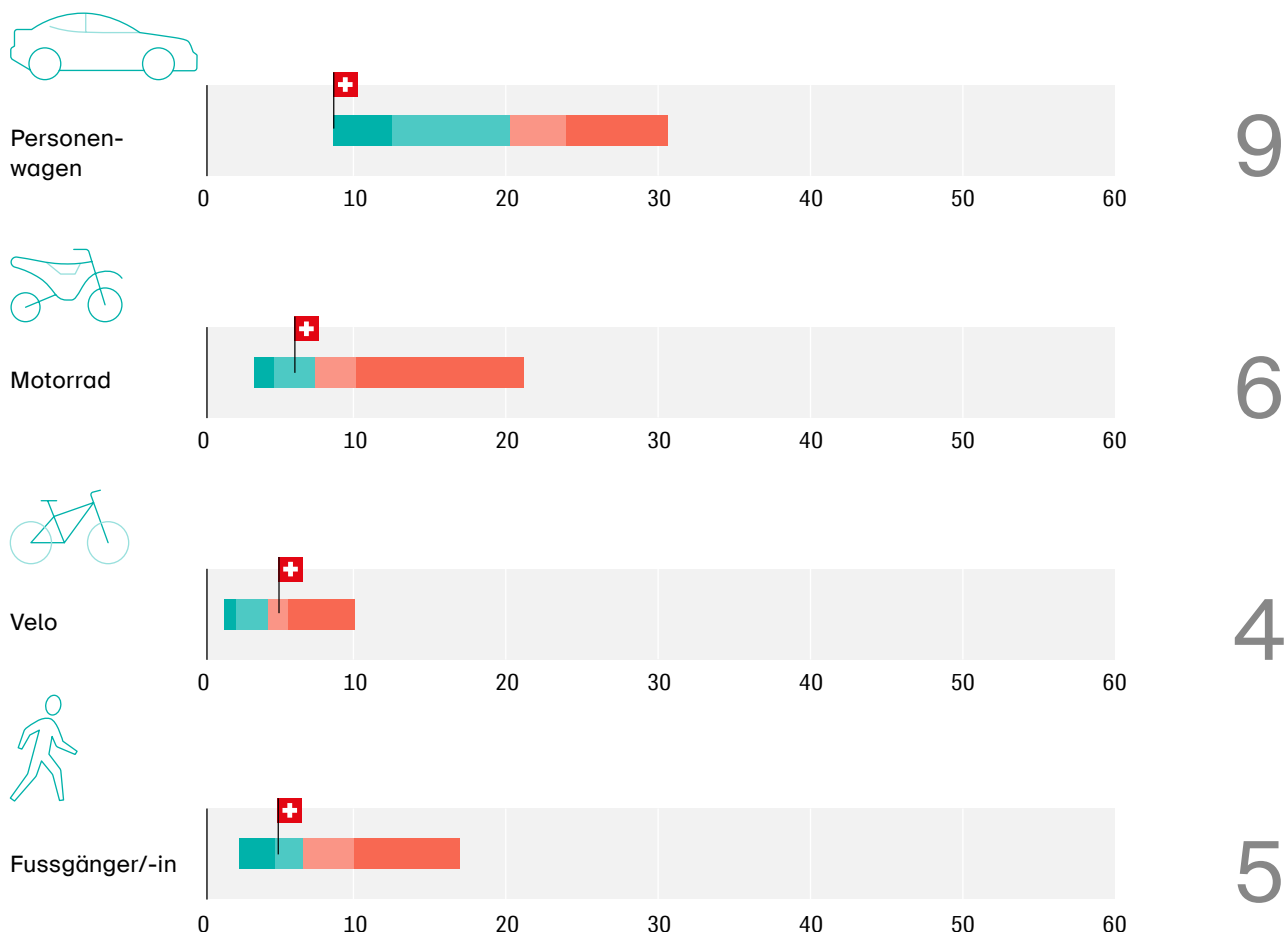
Internationaler Vergleich

Die BFU hat die Unfalldaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD aus den letzten fünf Jahren für 22 europäische Staaten ausgewertet, um herauszufinden, wo die Schweiz punkto Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich steht. Verglichen wird jeweils die Zahl der Todesopfer pro Million Einwohnerinnen und Einwohner.



Der Vergleich mit anderen Ländern zeigt: Die Sterblichkeit auf Schweizer Strassen ist gering. In der europäischen Benchmark befindet sich die Schweiz im sichersten Viertel der gelisteten Länder.

Verkehrsteilnahme

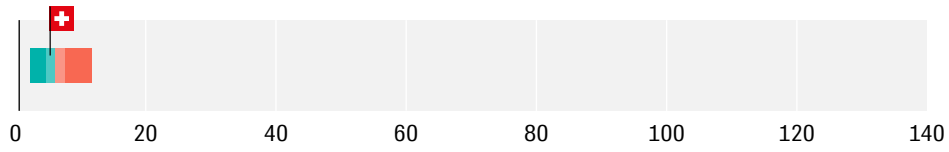


Autolenkende und ihre Passagierinnen und Passagiere sind in der Schweiz ausgesprochen sicher unterwegs. Für Motorradfahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es hingegen Länder mit einer tieferen Unfallbelastung. In der Hälfte der europäischen Länder kommen zudem pro Million Einwohnerinnen und Einwohner weniger Velofahrende ums Leben als in der Schweiz.

Alter



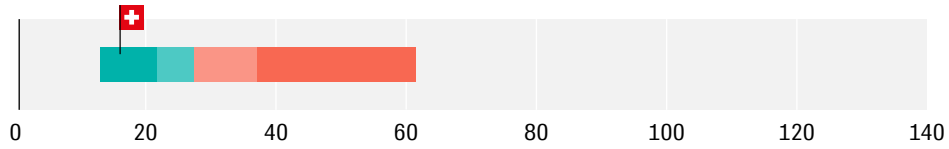
Kinder
(0-14)



5



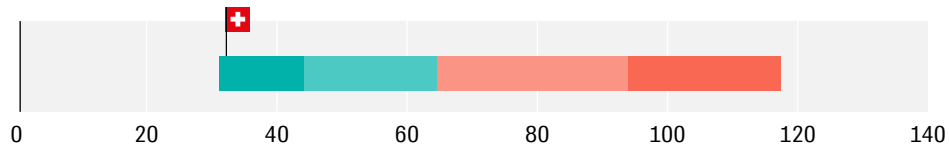
Jugendliche
(15-17)



16



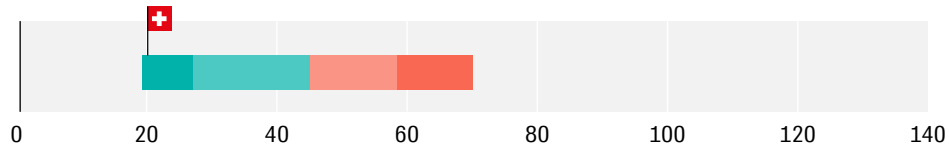
Junge Erwachsene
(18-24)



32



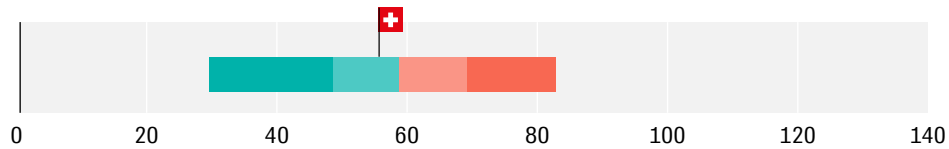
Erwachsene
(25-64)



21



Senioren/
-innen
(65+)



55

Bei den Erwachsenen figuriert die Schweiz im sichersten Viertel, während sie sich bei den Kindern sowie den Seniorinnen und Senioren nur im Mittelfeld der europäischen Staaten befindet. Besonders viele Unfälle betreffen ältere Menschen, die zu Fuss unterwegs sind.

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch
bfu.ch / bfu.ch/bestellen, Art.-Nr. 2.532

Autorin und Autoren

- Yvonne Achermann Stürmer, wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU
- Roland Allenbach, Verantwortlicher Wissensmanagement, BFU
- Steffen Niemann, wissenschaftlicher Mitarbeiter Forschung, BFU

Redaktion

- Mario Cavegn, Leiter Strassenverkehr, Mitglied der Geschäftsleitung, BFU

Projektteam

- Jürg Beutler, Leiter Kommunikation, Mitglied der Geschäftsleitung, BFU
- Andrea Herrmann, Projektassistentin Forschung, BFU
- Mara Zenhäusern, Mediensprecherin, BFU

© BFU 2024

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

Zitationsvorschlag

Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Niemann S.
Sicherheitsbarometer 2024: Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024.
DOI:10.13100/BFU.2.532.01.2024

Abbildungsverzeichnis

- Titelbild: Getty Images
- Seite 2: Simon Iannelli

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.