

Eisfeldgasse 1
4702 Oensingen
Telefon +41 62 311 76 77
polizei.so.ch

Polizeiliche Verkehrsstatistik (PVS) 2024

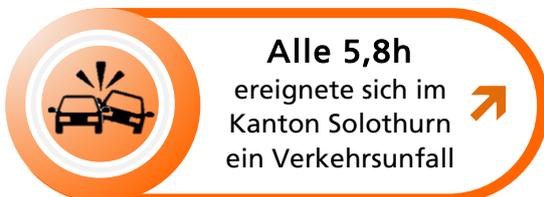
Dokumentation über Verkehrsunfälle, polizeiliche
Verkehrskontrollen und Verkehrsprävention
im Kanton Solothurn



Autoren	Dominic Jakob / Marcel Hausheer
Veröffentlichung	31. März 2025
Statistiken	Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Polizei Kanton Solothurn
Fotos	Polizei Kanton Solothurn

Die wichtigsten Fakten im Überblick

Verkehrsunfälle



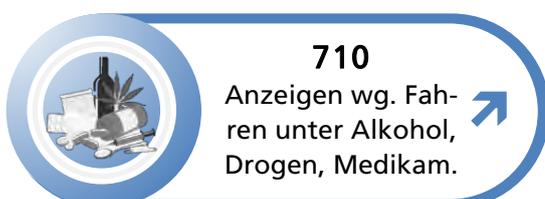
Seiten 4 – 7 plus Anhang



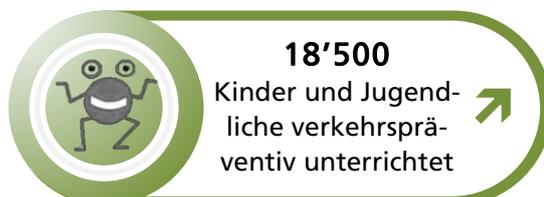
Verkehrskontrollen



Seiten 8 – 15



Verkehrsprävention



Seiten 16 – 17



Inhaltsverzeichnis

1.	Verkehrsunfälle 2024.....	4
1.1	Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen	4
1.2	Unfälle mit Personenschaden	5
1.3	Verkehrsteilnehmende und Verkehrsmittel	5
1.4	Unfallursachen- und typen	7
2.	Verkehrskontrollen.....	8
2.1	Geschwindigkeitskontrollen	8
2.1.1	Messung mit mobilen und semistationären Anlagen	8
2.1.2	Messung mit ortsfesten Anlagen	9
2.1.3	Messungen mit handbedienten Lasergeräten	10
2.1.4	Raser	10
2.1.5	Spitzengeschwindigkeiten	11
2.2	Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen	11
2.2.1	Fahren unter Einfluss von Alkohol	12
2.2.2	Fahren unter Einfluss von Drogen und Medikamenten	12
2.3	Autoposer	13
2.4	Allgemeine Verkehrskontrollen	13
2.5	Kontrollen des Schwerverkehrs	14
2.5.1	Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen	15
3.	Verkehrspolizeiliche Prävention.....	16
3.1	Verkehrsunterricht an den Volksschulen	16
3.2	Verkehrsunfallprävention an Berufsfachschulen	17
4.	Anhang.....	17



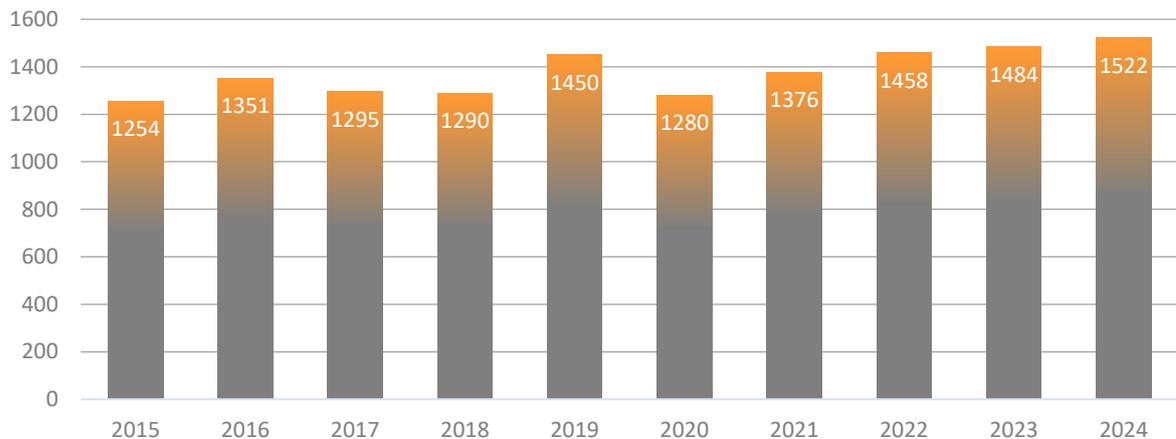
1. Verkehrsunfälle 2024

Im ersten Kapitel werden die Entwicklungen, die Auswirkungen sowie die Ursachen der Strassenverkehrsunfälle im Kanton Solothurn erläutert. Die detaillierte Statistik mit ausführlichem Zahlenmaterial befindet sich im Anhang.

1.1 Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen

Auf dem Gebiet des Kantons Solothurn wurden im Jahr 2024 insgesamt **1522** Strassenverkehrsunfälle polizeilich an die Staatsanwaltschaft rapportiert. Gegenüber dem Jahr 2023 entspricht dies einem leichten Anstieg von rund 2 Prozent. Die Entwicklung setzt sich damit erneut gegen oben fort und erreicht im Zehnjahresvergleich einen Höchststand. Es sind verschiedene Faktoren, welche diese Entwicklung beeinflussen. Dazu zählen das geringere Toleranzverhalten von Unfallbeteiligten, welche auch bei gesetzlich nicht meldepflichtigen Unfällen die Polizei beiziehen, zunehmendes Verkehrsaufkommen mit steigendem Mischverkehr, aber auch schneereiche Tage im November 2024, an welchen sich innerhalb weniger Stunden etliche Verkehrsunfälle ereignet haben.

Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen 2015-2024



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



Alle 5,8h
ereignete sich im
Kanton Solothurn
ein Verkehrsunfall



1'522
Verkehrsunfälle
wurden polizeilich
rapportiert



1.2 Unfälle mit Personenschaden

Mit der steigenden Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, ist im Jahr 2024 leider auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um rund 6% gestiegen, der grösste Teil davon bei den Leichtverletzten. Demgegenüber konnte erfreulicherweise ein minimaler Rückgang bei den schwer verunfallten Personen verzeichnet werden. Zu den schwer verunfallten Personen werden die Schwerverletzten und Getöteten gezählt. Auf den Solothurner Strassen haben im Berichtsjahr insgesamt 14 Menschen ihr Leben verloren. Nachdem im 2023 mit 3 getöteten Personen ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden konnte, liegt der Wert 2024 wieder auf dem hohen Niveau von 2022. Bei der genauen Betrachtung zeigt sich, dass in zwei Fällen ein medizinischer Umstand bereits vor dem Verkehrsunfall als Todesursache auszumachen war und es sich bei zwei Unfällen vielmehr um Arbeitsunfälle als um klassische Verkehrsunfälle handelt. Damit relativiert sich die Zahl im Mehrjahresvergleich etwas, obwohl dennoch jeder Verkehrstote einer zu viel ist.



Verkehrsunfall vom 9. November 2024 in Biberist mit zwei verletzten Personen.

1.3 Verkehrsteilnehmende und Verkehrsmittel

Die statistische Auswertung der Verkehrsunfälle unterteilt die beteiligten Personen in verschiedene Altersgruppen. Der markanteste Anstieg der Verunfallten ist mit 12% bei der Altersgruppe der 25 - 64-jährigen zu verzeichnen, wobei es sich grösstenteils um leichte Verletzungen handelt. Demgegenüber ist bei den Seniorinnen und Senioren ab 65-jährig gesamthaft ein leichter Rückgang von verletzten Personen zu verzeichnen. Jedoch ist die Personengruppe ab 65 Jahren in der Berichtsperiode bei den getöteten Strassenverkehrsofper mit 8 von insgesamt 14 Todesopfern überproportional stark vertreten.



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

	2023	2024	Differenz	Differenz in %
Verkehrsteilnahme/-mittel				
Fussgänger	60	62	+2	+3%
Fahrzeugähnliches Gerät (FäG)	5	8	+3	+60%
Elektro-Trottinette	29	19	-10	-34%
Fahrrad	76	94	+18	+24%
E-Bike	64	74	+10	+16%
Motorrad	114	112	-2	-2%
Personenwagen	1'208	1'269	+61	+5%
Personentransport (ohne öV)	18	14	-4	-22%
Öffentlicher Verkehr (öV)	14	19	+5	+36%
Sachentransport	237	248	+11	+5%

Ganz allgemein ist in den letzten Jahren eine Zunahme der Verkehrsunfälle beim Langsamverkehr festzustellen. Auch im Jahr 2024 hat sich dieser Trend grösstenteils fortgesetzt. Einzig bei den Elektro-Trottinetten hat sich die Situation etwas entschärft. Bei den E-Bikes ist hingegen eine Steigerung von 16% zu verzeichnen, wobei in der Berichtsperiode drei E-Bike-lenkende Personen auf den Solothurner Strassen bei Verkehrsunfällen verstorben sind.

Die Präventionskampagnen rund um die Trendfahrzeuge, aber auch zielgerichtete Kontrollen, werden auch künftig fortgeführt. Vergleich hierzu auch die Ausführungen im Kapitel 2.4.



Verkehrsunfall vom 20. Mai 2024 in Grenchen, bei welchem ein E-Bike-Lenker schwer verletzt wurde.

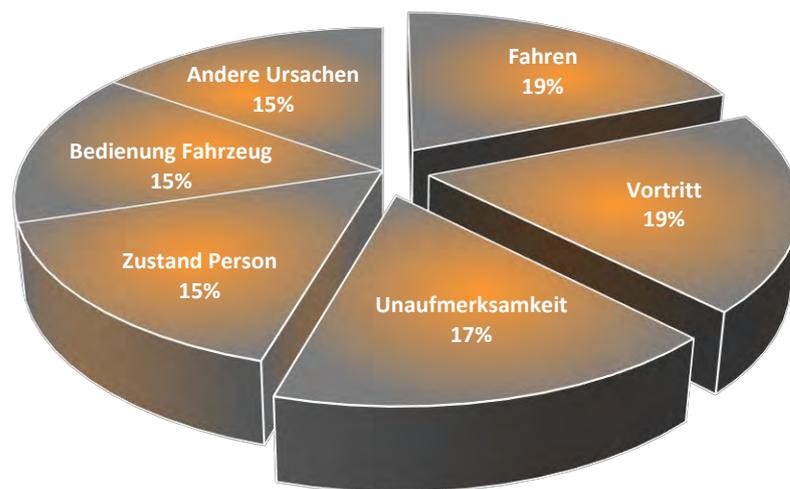


1.4 Unfallursachen- und typen

Die fünf häufigsten Unfallursachen bleiben seit mehreren Jahren gleich. Einzig deren Ausprägung kann sich jährlich auf die Reihenfolge der Hauptursachen auswirken. Im Berichtsjahr belegen die Hauptursachen *Fahren* (289x) gefolgt von *Vortritt* (285x) und *Unaufmerksamkeit/Ablenkung* (256x) die Spitzenplätze der häufigsten Unfallursachen im Strassenverkehr.

Unverändert bleibt im Inner- und Ausserorts-Bereich der Schleuder-/Selbstunfall der häufigste Unfalltyp. Auf der Autobahn ist es unverändert der klassische Auffahrunfall, oftmals infolge von mangelndem Abstand oder Unaufmerksamkeit/Ablenkung.

Unfallursachen



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



2,8
Verkehrsunfälle ereignen sich täglich innerorts 



19%
aller VU wegen Missachten des Vortrittsrechts 



2. Verkehrskontrollen

Dieses Kapitel widmet sich der verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit im Kanton Solothurn. Es werden die Geschwindigkeitskontrollen, die Überprüfung der Fahrfähigkeit, spezifische Kontrollen des Schwerverkehrs, aber auch allgemeine Verkehrskontrollen, erläutert und mit statistischem Zahlenmaterial ergänzt.

2.1 Geschwindigkeitskontrollen

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit ist nach wie vor eine häufige Ursache für schwere Verkehrsunfälle mit verletzten Personen, speziell im Ausserortsbereich. Insbesondere bei Motorradfahrenden sind die Verletzungen oft gravierend. Doch nach wie vor verletzen sich auch Insassen von Personenwagen aufgrund von nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit teilweise schwer. Erfreulicherweise sind in der Berichtsperiode die Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit im Kanton Solothurn um rund 17% zurückgegangen.

Erwiesenermassen stellen regelmässige Geschwindigkeitskontrollen eine effektive und insbesondere zweckmässige Massnahme dar, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitslimits zu fördern. Gemäss der ESRA-Befragung (E-survey of road users)^{a)} halten schweizweit 38% der Autolenkenden eine Geschwindigkeitskontrolle auf einer normalen Autofahrt für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich. Damit liegt der Anteil mit rund 2% über dem europäischen Durchschnitt. Spezifische Zahlen für den Kanton Solothurn zeigt die ESRA-Befragung nicht. Die Kantonspolizei Solothurn hat die Strategie der intensiven Geschwindigkeitskontrollen auch im 2024 weitergeführt und wird dies im Hinblick auf die Verletzungsschwere bei Geschwindigkeitsunfällen auch künftig tun.

2.1.1 Messung mit mobilen und semistationären Anlagen

Die Kantonspolizei Solothurn betreibt vier mobile und zwei semistationäre Geschwindigkeitsmessanlagen. Diese Gerätetypen werden zur Überwachung der geltenden Geschwindigkeitsregimes an neuralgischen und unfallträchtigen Örtlichkeiten, aber auch im Bereich von Schulanlagen oder ähnlichem, eingesetzt. Örtlichkeiten mit hohen Übertretungsquoten (>20%) werden zudem regelmässiger bewirtschaftet, um die Übertretungsquote nachhaltig im Sinne einer gesteigerten Verkehrssicherheit zu senken. Während aufgrund knapper Personalressourcen (unfallbedingter Ausfall eines Mitarbeiters) etwas weniger Messungen mit mobilen Geräten erfolgt sind, konnten die semistationären Anlagen mit einem leichten Plus an Kontrollen eingesetzt werden.

Mobile Anlagen	2023	2024	Veränderung
Anzahl Kontrollen	1'385	1'255	-130
Gemessene Fahrzeuge	2'287'125	2'317'689	+30'564
Anzahl Übertretungen	128'547	124'691	-3'856
Anzahl Übertretungen in %	5.62	5.38	-0.24

Semistationäre Anlagen	2023	2024	Veränderung
Anzahl Kontrollen	93	97	+4
Gemessene Fahrzeuge	7'542'976	8'073'260	+530'284
Anzahl Übertretungen	43'347	56'504	+13'157
Anzahl Übertretungen in %	0.57	0.70	+0.13



Mobile Geschwindigkeitsmessung in Oensingen an der Jurastrasse bei der Kreisschule Bechburg.

2.1.2 Messung mit ortsfesten Anlagen

Neben den mobilen und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen werden im Kanton Solothurn insgesamt 18 ortsfeste Geräte, im Innerortsbereich meist mit Rotlichtüberwachung gekoppelt, eingesetzt. Zwei reine Geschwindigkeitsmessanlagen befinden sich auf dem Autobahnperimeter der Autobahnen A5 (Biberist) und A1 (Oberbuchsiten).

Fixe Anlagen	2023	2024	Veränderung
Autobahnen A1 und A5			
Gemessene Fahrzeuge	16'833'042	19'279'262	+2'446'220
Anzahl Übertretungen	30'256	25'128	-5'128
Anzahl Übertretungen in %	0.18	0.13	-0.05
Geschwindigkeit innerorts	2023	2024	Veränderung
Anzahl Übertretungen			
Anlage Grenchen	8	9	+1
Anlagen Olten	2'303	1'632	-671
Anlagen Solothurn	3'541	3'461	-80
Übrige Anlagen	1'145	1'013	-132
Rotlicht innerorts	2023	2024	Veränderung
Anzahl Übertretungen			
Anlage Grenchen	1'197	1'339	+142
Anlagen Olten	3'046	2'405	-641
Anlagen Solothurn	959	1'001	+42
Übrige Anlagen	181	116	-65



Insbesondere bei den Geschwindigkeitsmessanlagen auf den Autobahnen zeigt sich eine Zunahme der gemessenen Fahrzeuge von über 2 Millionen. Demgegenüber ist jedoch ein markanter Rückgang der festgestellten Widerhandlungen von rund 17% festzustellen. Die beiden Zahlen stehen jedoch im direkten Zusammenhang und zeigen auf, dass bei einem höheren Verkehrsaufkommen die Übertretungsquote sinkt. Bei den Anlagen im Innerortsbereich ist in Olten ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Dieser ist einerseits auf längerdauernde Reparaturarbeiten zurückzuführen und andererseits setzt sich der abnehmende Trend beim Knoten Handelshof weiter fort.

In der Stadt Solothurn konnte im 2024 die ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlage an der Bürenstrasse altersbedingt durch eine neue Anlage ersetzt werden. Zudem wurde der Standort vom Trottoir vor einem Einfamilienhaus um rund 40m direkt auf das Grundstück des Vorstadtschulhauses verlegt. In Olten wurde in den vergangenen Jahren der Knoten Postplatz saniert. In diesem Zusammenhang wurde auch die bestehende ortsfeste Rotlichtüberwachungs- und Geschwindigkeitsmessanlage ersetzt. Diese konnte im Spätsommer 2024 in Betrieb genommen werden.



2.1.3 Messungen mit handbedienten Lasergeräten

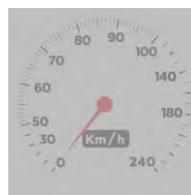
Zur Überwachung von Örtlichkeiten, bei welchen die klassischen Radargeräte an ihre systemtechnischen Grenzen stossen (bspw. in Kurven), eignen sich handbediente Lasermessgeräte. Die handlichen Geräte sind schnell einsatzbereit und können weiter sehr gezielt auch für Kontrollen für einzelne, aber dafür exzessive Schnellfahrer angewendet werden. Trotz weniger Kontrollen (Messungen) resultierte ein positives Resultat bei der Anzahl Widerhandlungen.

Laser	2023	2024	Veränderung
Anzahl Kontrollen	54	46	-8
Anzahl Übertretungen	135	197	+62

2.1.4 Raser

Wer durch extremes und verkehrsregelwidriges Verhalten das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsige Überholmanöver ausführt oder sich an illegalen Rennen beteiligt, gilt per Gesetz als Raser. Als besonders krass gelten nach dem schweizerischen Strassenverkehrsrecht die folgenden Geschwindigkeitsüberschreitungen (nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Toleranz):

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





In der Berichtsperiode ist ein Anstieg der festgestellten Raserdelikte zu verzeichnen.

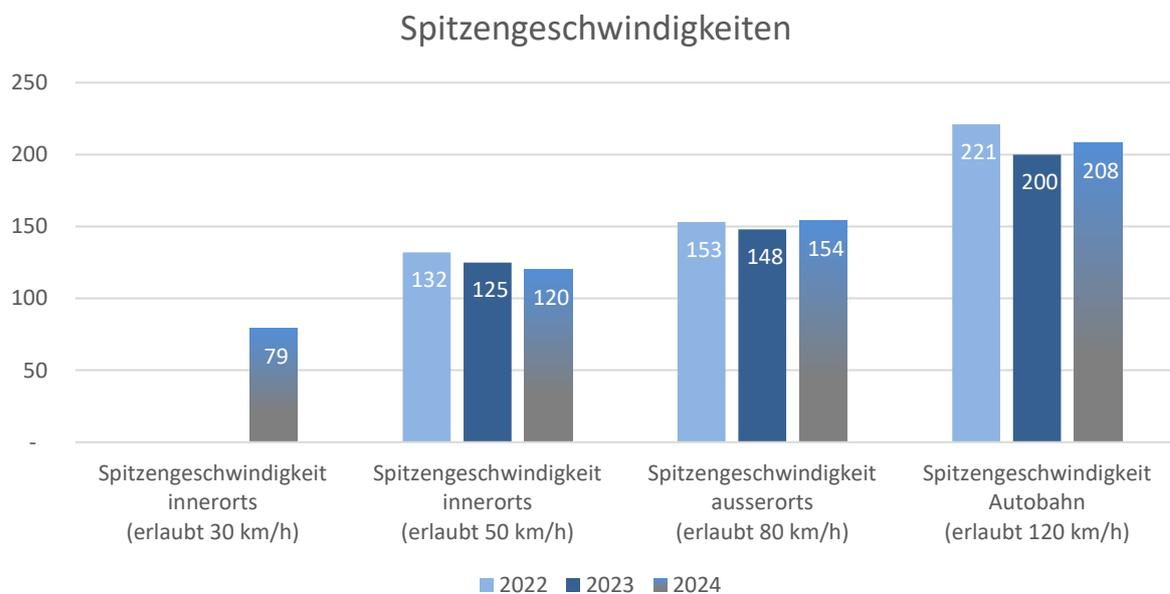
Raser	2022	2023	2024
Raser-Tatbestand erfüllt	9	9	13

Personen, welche exzessives Schnellfahren geradezu zelebrieren, werden erfahrungsgemäss auch durch eine entsprechend hohe Kontrollintensität nicht abgeschreckt. Zudem werden teilweise vor einer Raserfahrt die Strecken vorgängig in Bezug auf die Anwesenheit der Polizei inspiziert. Weiter haben Personen, welche die geltende Höchstgeschwindigkeit bewusst missachten, oft auch Applikationen auf ihrem Mobilgerät installiert, welche vor Radarkontrollen warnen.



2.1.5 Spitzengeschwindigkeiten

Die folgende Übersicht zeigt die gemessenen Spitzengeschwindigkeiten aufgeteilt nach Ortslage. Die Zahlen bewegen sich in etwa auf dem Niveau der Vorjahre, wobei die Spitzengeschwindigkeit bei der Höchstgeschwindigkeit von 30km/h erstmals erhoben wurde.



2.2 Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen

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



2.2.1 Fahren unter Einfluss von Alkohol

Schon ein Glas vernebelt die Sinne! Um eine Antwort auf die Frage zu erhalten, wieviel Autolenkende überhaupt unter Einfluss von Alkohol im Schweizer Strassenverkehr unterwegs sind, hat die BFU in Zusammenarbeit mit 14 Schweizer Polizeikorps im Jahr 2023 eine Studie mit dem Titel «Roadside Survey Alkohol» durchgeführt. Im Mai des vergangenen Jahres haben die Verantwortlichen der BFU die Resultate veröffentlicht. Schweizweit verkehren fast 4% aller Autolenkenden unter Alkoholeinfluss. Von diesen wiederum fahren 11% über dem gesetzlichen Grenzwert.

Die 2024 anlässlich von Verkehrskontrollen festgestellten Widerhandlungen wegen Fahren in angetrunkenem Zustand (inkl. dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss) bewegen sich trotz einem marginalen Rückgang von rund 4% in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ)	2023	2024	Veränderung	Differenz in %
0.05 – 0.24 mg/l ¹	16	14	-2	-13%
0.25 – 0.39 mg/l	144	132	-12	-8%
>0.40 mg/l	214	213	-1	-0.5%
Total	374	359	-15	-4%

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

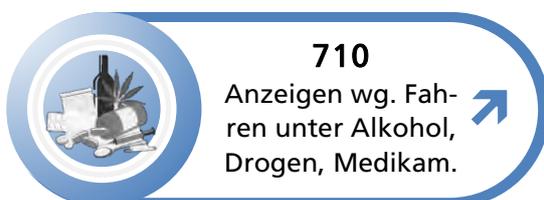
Nachdem in den vorangehenden zwei Jahren die Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Alkohol angestiegen sind, konnte im 2024 eine Kehrtwende verzeichnet werden. Der Rückgang ist ausschliesslich bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden festzustellen, was als sehr positiv zu werten ist.

2.2.2 Fahren unter Einfluss von Drogen und Medikamenten

Fahren unter Drogen und Medikamenteneinfluss	2023	2024	Differenz	Differenz in %
Fahren unter Drogen (FuD)	293	344	+51	+17%
Fahren unter Medikamenteneinfluss (FuM) ²	13	7	-6	-46%
Total	306	351	+45	+15%

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

Gegenüber der Substanz Alkohol ist im Bereich der Drogen eine deutliche Zunahme festzustellen. Fahren unter Drogen ist mittlerweile ein weit verbreitetes Phänomen. Natürlich beeinträchtigen auch Drogen die Fahrfähigkeit je nach Art und Konzentration erheblich und stellen für den Strassenverkehr ein hohes (Unfall-)Risiko dar. Die Kontrollintensität wird auch zukünftig in diesem Bereich entsprechend hochgehalten.





2.3 Autoposer

Autoposer verursachen Lärm- und Umweltverschmutzung, gefährden die Verkehrssicherheit und können andere Verkehrsteilnehmer einschüchtern oder belästigen. Angehörige der Posing-Szene wollen mit ihren leistungstarken und oftmals abgeänderten Premiumfahrzeugen mit ihrem Fahrverhalten auffallen.

Im Kanton Solothurn war im Berichtsjahr tendenziell ein Rückgang der Autoposer festzustellen, was auch die folgenden Zahlen über Strafanzeigen und Sicherstellungen belegen. Dennoch ist das Posing-Phänomen nach wie vor schweizweit sehr verbreitet. Im 2024 dürfte zudem die länger andauernde Schlechtwetterperiode im Frühling und zu Beginn des Sommers auch für einen Teil der positiven Entwicklung beigetragen haben.

Das Phänomen rund um die Posing-Szene wird auch in Zukunft mit der nötigen Konsequenz bewirtschaftet und es werden zielgerichtete Kontrollen durchgeführt. Mit den Korps der Nachbarkantone stehen wir zudem in engem Kontakt, um Kontrollen zu koordinieren und zu vereinheitlichen.

Facts rund um das Auto-Posing	2022	2023	2024
Total Strafanzeigen gegen Autoposer	67	72	46
Sicherstellungen zuhanden der MFK des Kantons Solothurn	13	24	9

2.4 Allgemeine Verkehrskontrollen

Die in diesem Kapitel dargelegten Widerhandlungen resultieren aus den allgemeinen Verkehrskontrollen, welche teilweise explizit geplant, aber oftmals auch während dem ordentlichen Patrouillendienst spontan durchgeführt wurden. Der Grossteil der festgestellten Widerhandlungen bewegt sich in etwa auf dem Niveau der Vorjahre. Der Rückgang bei den Tatbeständen «*Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert*» und «*Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung*» lässt sich durch die veränderte Gerichtspraxis (Bundesgerichtsentscheid 6B_27/2023) erklären, dass ein kurzzeitiger Blick auf das Handydisplay nicht zwingend strafbar sein muss, auch wenn das Mobiltelefon dazu in der Hand gehalten wird. Demgegenüber ist insbesondere beim «*Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis*» eine deutliche Zunahme festzustellen. Diese Zunahme ergibt sich aus gezielten Schwerpunktkontrollen des motorisierten Langsamverkehrs wie E-Scooter und E-Bikes. Diese Schwerpunktkontrollen folgten den spezifischen Präventionskampagnen rund um die Trendfahrzeuge in den beiden Vorjahren.

Festgestellte Widerhandlungen	2022	2023	2024
Mangelnder Abstand	29	33	36
Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert	503	255	115
Vereiste Scheiben 'Guckloch'	69	43	50
Eisplatten auf Fahrzeugdach	9	6	14
Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis	145	187	276
Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung	1'782	1'610	868
Nichttragen der Sicherheitsgurten	1'651	930	710
Unterlassen der Richtungsanzeige	103	91	76
Rollstopp	58	44	41
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	20	19	13
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Motorfahrzeug	16	25	21
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Fahrrad/Mofa	60	57	73



2.5 Kontrollen des Schwerververkehrs

Nach einer zweijährigen Bauphase konnte am 31. August 2024 das neue Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) in Oensingen mit dem grossen Publikumsevent unter dem Titel «alibi'24» eröffnet und eingeweiht werden. Der Betrieb eines SVKZ, in welchem nun effiziente und technisch tiefgreifende Kontrollen möglich sind, ist für die Kantonspolizei Solothurn neu. Nach wie vor werden die intensiven Schwerverkehrskontrollen jedoch im Leistungsauftrag des ASTRA durchgeführt.



Mit dem neuen Kontrollbetrieb des Schwerverkehrs werden sämtliche Fahrzeug zur Kontrolle, grossmehheitlich von der Autobahn, zum SVKZ beordert. Das SVKZ bietet modernste technische Kontrollmöglichkeiten, wie eine mehrteilige Brückenwaage, die berührungslose Fahrzeugvermessung mittels Laser sowie eine Prüfhalle mit Bremsprüfstand, Prüfgrube, Achsspieltester, Diagnosegeräte u.v.m. Da nun sämtliche Fahrzeuge nach Oensingen beordert und einer tiefgreifenden Kontrolle unterzogen werden, sind die statistischen Zahlen nicht mehr in der vollen Ausprägung mit den Vorjahreszahlen vergleichbar. Es werden nun zwar insgesamt weniger Fahrzeuge kontrolliert, diese jedoch in einer bisher nicht möglichen, technischen Überprüfungsintensität. So konnten in den ersten vier Betriebsmonaten des SVKZ – September bis Dezember 2024 – alleine aufgrund technischer Mängel 133 Fahrzeuge (inkl. Anhänger) stillgelegt werden.

Strassenkontrollen	2022	2023	2024
Kontrollierte Fahrzeuge; schweizerische Immatrikulation	2'973	3'235	2'237
Kontrollierte Fahrzeuge; ausländische Immatrikulation	2'526	2'672	1'899
Kontrollierte Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern (ADR/SDR)	204	217	282
Kontrollierte Gesellschaftswagen (Car)	61	114	109
Stillgelegte Fahrzeuge; schweizerische Immatrikulation	225	319	249
Stillgelegte Fahrzeuge; ausländische Immatrikulation	132	169	135
Anzahl Strafanzeigen total	1'244	1'344	1'422
Anzahl Ordnungsbussen total	559	542	422
Betriebskontrollen	2022	2023	2024
Kontrollierte Fahrzeuge ARV anl. Betriebskontrollen	442	586	575



Bremsprüfung im neuen SVKZ.



4'136
kontrollierte
Nutzfahrzeuge



2.5.1 Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen

Tiertransporte nehmen innerhalb der berufsmässigen Strassentransporte eine gewisse Sonderstellung ein. Neben den gesetzlichen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes müssen auch die Vorschriften des Tierschutzes beachtet und eingehalten werden. Bei gezielten Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen wird ein spezielles Augenmerk auf das Tierwohl, die Einstreu, die Luftzufuhr, die Dichtheit der Fahrzeuge und weitere spezialrechtliche Vorgaben gelegt. Bei spezifischen Tiertransportkontrollen sind jeweils auch Mitarbeitende des Fachbereichs bzw. der Sondergruppe *Tierschutz und Umwelt* dabei.

Tiertransportkontrollen	2022	2023	2024
Anzahl Grosskontrollen Tiertransportfahrzeuge	2	2	2
Kontrollierte Tiertransportfahrzeuge	113	151	91
Übertretungen im Bereich Tierschutz während Transport	13	16	9



3. Verkehrspolizeiliche Prävention

In der Bevölkerung wird die verkehrspolizeiliche Arbeit primär als kontrollierend und sanktionierend wahrgenommen. Neben der repressiven Arbeit setzt sich die Polizei jedoch mit grossem Engagement auch präventiv zur Hochhaltung und weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit ein. Neben spezifischen Kampagnen und der Teilnahme an Messen oder Veranstaltungen, werden allgemeine und saisonale Themen aufgegriffen und über die Kanäle der sozialen Medien verbreitet. Daneben werden die jungen Verkehrsteilnehmenden an den Volks- und Berufsschulen ausgebildet und sensibilisiert.

3.1 Verkehrsunterricht an den Volksschulen

Auf Stufe Kindergarten wurden 310 Einrichtungen besucht, um rund 5'600 Kindern die Grundlagen des sicheren Verhaltens im Strassenverkehr näherzubringen. In der Primarstufe hat die Verkehrsinstruktion in etwa 760 Klassen rund 11'000 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Der Fokus in der ersten Klasse lag auf der Vertiefung des im Kindergarten erlernten Wissens. In der zweiten Klasse wurde der sichere Umgang mit fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) vermittelt, während sich in der vierten Klasse alles um die Vorbereitung auf die Veloprüfung drehte. In der fünften Klasse wurden bei Repetitionslektionen Themen wie Vortrittsrecht, Toter Winkel, Trendfahrzeuge und Sichtbarkeit erneut aufgegriffen, um das bei der Veloprüfung erlangte Wissen zu festigen.

Die Veloprüfungen fanden von Mai bis Juli an 52 Standorten, verteilt über den ganzen Kanton Solothurn, statt. Insgesamt nahmen über 2'600 Schülerinnen und Schüler an der Veloprüfung teil, von denen die grosse Mehrheit die Prüfung erfolgreich bestanden hat. Die Durchfallquote lag wie in den vergangenen Jahren bei rund 2%. Darüber hinaus hat die Verkehrsinstruktion an 11 Oberstufenzentren rund 1'900 Schülerinnen und Schüler zum Schwerpunkt Sensibilisierung für die Gefahren im Strassenverkehr unterrichtet. Mit Tipps und Tricks soll die persönliche Sicherheit im Strassenverkehr auch bei der Verwendung von motorisierten Fahrzeugen wie bspw. E-Bike gefestigt und weiter erhöht werden.



 **18'500**
Kinder und Jugendliche verkehrspräventiv unterrichtet 



Exkurs: 70 Jahre Veloprüfung!

Die Einführung der «Schülerradfahrer-Prüfungen» - damals für die Schülerinnen und Schüler der 5. Primarklasse - geht auf einen Antrag des TCS zurück. Eine Verordnung des Regierungsrates vom 16. Februar 1954 erklärte die Prüfung im ganzen Kantonsgebiet als obligatorisch. Somit konnte im Jahr 2024 das 70-Jahr-Jubiläum der mittlerweile gesetzlich verankerten Veloprüfung im Kanton Solothurn gefeiert werden. Der Strassenverkehr und die Gesellschaft haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert, die Veloprüfung jedoch ist geblieben. Damit wurde auch der Grundgedanke der Veloprüfung erhalten, nämlich unsere jüngsten Strassenverkehrsteilnehmenden entsprechend auszubilden und damit die Grundlage für eine sichere Teilnahme am Verkehrsgeschehen zu sorgen. Selbstverständlich wurden die Lerninhalte aber auch die didaktischen Methoden laufend dem Zeitgeist und den ändernden Vorschriften angepasst und sind heute nicht mehr mit denjenigen der 1950er-Jahren zu vergleichen.



3.2 Verkehrsunfallprävention an Berufsfachschulen

Neben dem Unterricht an der Volksschule, fand im Spätherbst 2024 an den kantonalen Berufsfachschulen Solothurn, Grenchen und Olten wiederum die Verkehrsunfall- und Raserprävention statt. Die Veranstaltungen wurden in Zusammenarbeit bzw. Co-Moderation mit Roadcross Schweiz durchgeführt. Während 4 Wochen nahmen an den insgesamt 42 Präventionsveranstaltungen rund 1'600 Lernende des 2. Lehrjahres teil.



4. Anhang

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



Übersicht: Berichte je Kategorie

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



Definitionen der Begriffe und Erklärungen

Definitionen der Begriffe

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP, Anhänge 1 und 2, unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

Gebrauchte Fahrzeugarten

Siehe Objektblatt des Unfallaufnahmeprotokolls (UAP) unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

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

Gebrauchte Ursachen in den Berichten 510 und 520

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP, Anhang 2, unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

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



Definitionen der Begriffe und Erklärungen

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

Definition der Schwerverletzten

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

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

Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

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

Elektro-Trottinette

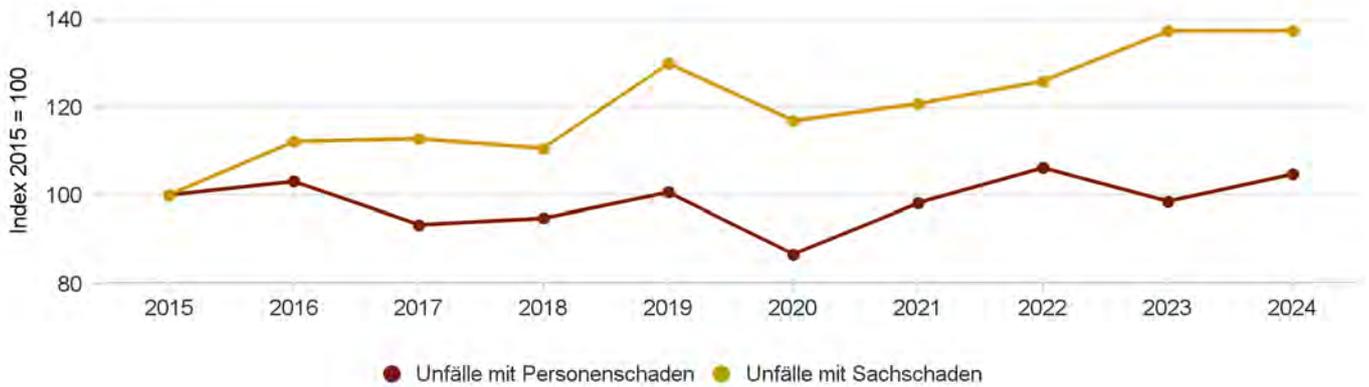
Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallfassung

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



Unfälle

nach Unfallfolgen

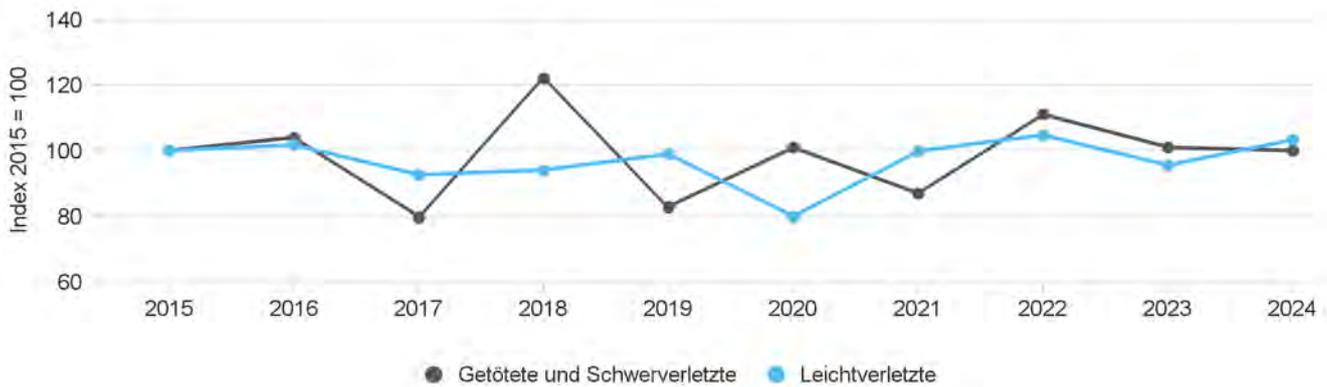


	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle	1 254	1 351	1 295	1 290	1 450	1 280	1 376	1 458	1 484	1 522
Unfälle mit Sachschaden	641	719	723	709	833	749	774	807	880	880
Unfälle mit Personenschaden	613	632	572	581	617	531	602	651	604	642
Unfälle mit Getöteten	8	6	7	8	2	5	8	14	3	14
Unfälle mit Schwerverletzten	87	91	68	101	77	89	75	88	91	81
<i>mit lebensbedrohlich Verletzten ¹</i>	5	6	6	7	8	5	4	2	5	3
<i>mit erheblich Verletzten ¹</i>	82	85	62	94	69	84	71	86	86	78
Unfälle mit Leichtverletzten	518	535	497	472	538	437	519	549	510	547

N/A: nicht verfügbar

Verunfallte

nach Unfallfolgen



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Verunfallte	789	805	718	770	765	651	775	833	759	812
Getötete	8	6	7	9	2	5	9	14	3	14
Schwerverletzte	91	97	72	112	80	95	77	96	97	85
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	5	6	6	8	8	6	4	2	5	4
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	86	91	66	104	72	89	73	94	92	81
Leichtverletzte	690	702	639	649	683	551	689	723	659	713

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



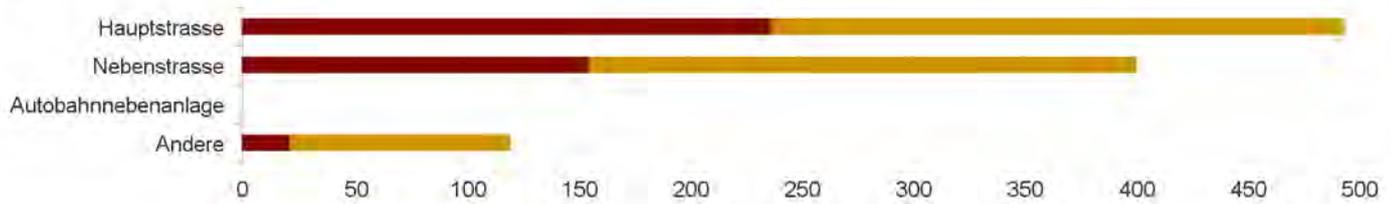
Übersicht: Strassenart und Ortslage

SO; 2024

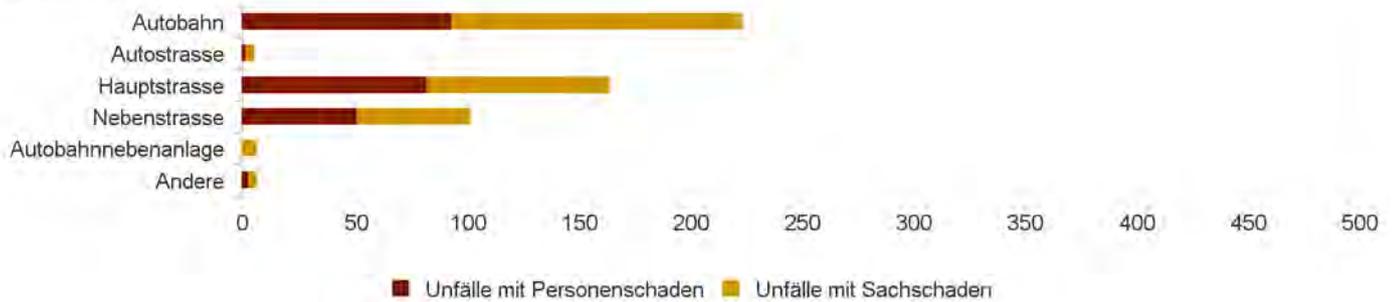
Unfälle

nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage

Innerorts



Ausserorts



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
Autobahn	131	93	0	1	0	1	152
Autostrasse	4	1	0	0	0	0	1
Hauptstrasse	339	319	6	53	3	50	340
<i>davon innerorts</i>	257	237	5	33	1	32	248
<i>davon ausserorts</i>	82	82	1	20	2	18	92
Nebenstrasse	297	206	5	27	1	26	195
<i>davon innerorts</i>	246	155	3	13	1	12	150
<i>davon ausserorts</i>	51	51	2	14	0	14	45
Autobahnnebenanlage	6	0	0	0	0	0	0
Andere	103	23	3	4	0	4	25
<i>davon innerorts</i>	99	21	3	3	0	3	21
<i>davon ausserorts</i>	4	2	0	1	0	1	4

nach Unfallfolgen und Ortslage

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
Innerorts	602	413	11	49	2	47	419
Ausserorts	278	229	3	36	2	34	294

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

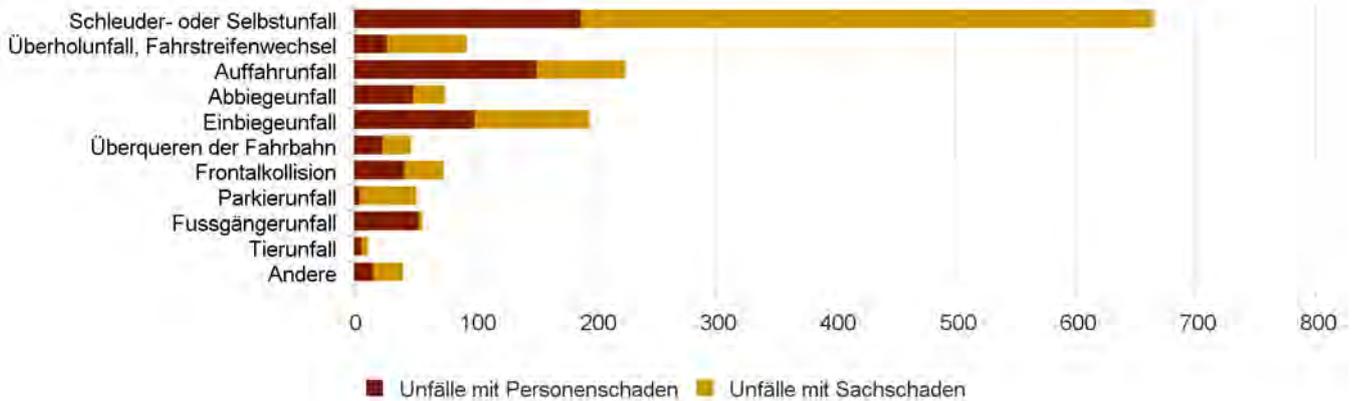


Übersicht: Unfalltypengruppen

SO; 2024

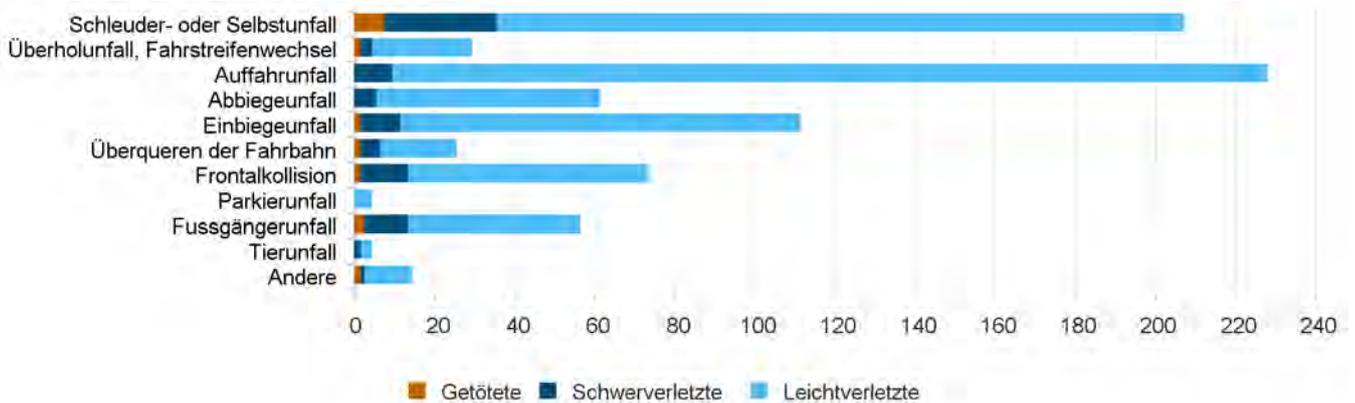
Unfälle

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwerverletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leichtverletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
Schleuder- oder Selbstunfall	478	187	7	28	1	27	172
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	67	25	1	3	0	3	25
Auffahrunfall	74	150	0	9	0	9	219
Abbiegeunfall	27	47	0	5	0	5	56
Einbiegeunfall	96	98	1	10	0	10	100
Überqueren der Fahrbahn	24	22	1	5	0	5	19
Frontalkollision	33	40	1	12	2	10	60
Parkierunfall	47	3	0	0	0	0	4
Fussgängerunfall	3	52	2	11	1	10	43
Tierunfall	6	4	0	1	0	1	3
Andere	25	14	1	1	0	1	12

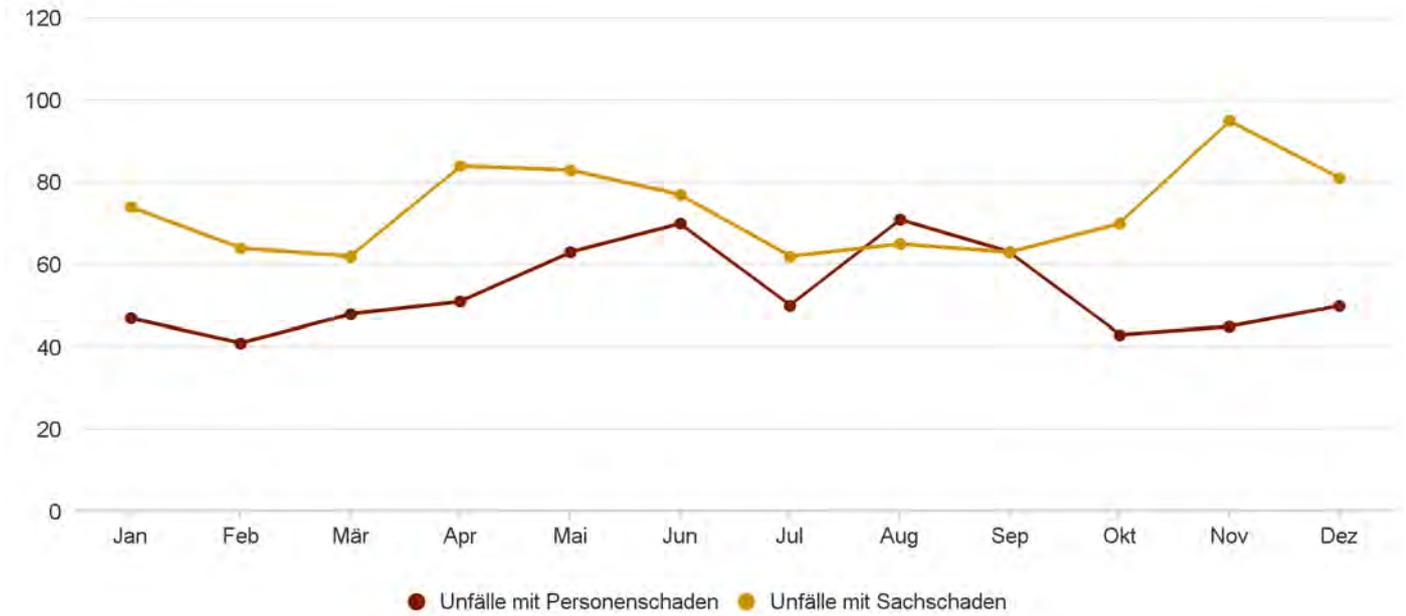
N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

nach Unfallfolgen und Monat



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Monat

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
Januar	74	47	1	4	0	4	52
Februar	64	41	2	7	1	6	42
März	62	48	0	6	0	6	54
April	84	51	2	4	1	3	57
Mai	83	63	3	9	0	9	69
Juni	77	70	1	13	0	13	72
Juli	62	50	1	9	0	9	44
August	65	71	2	11	0	11	76
September	63	63	1	7	1	6	68
Oktober	70	43	0	7	1	6	52
November	95	45	0	4	0	4	60
Dezember	81	50	1	4	0	4	67

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

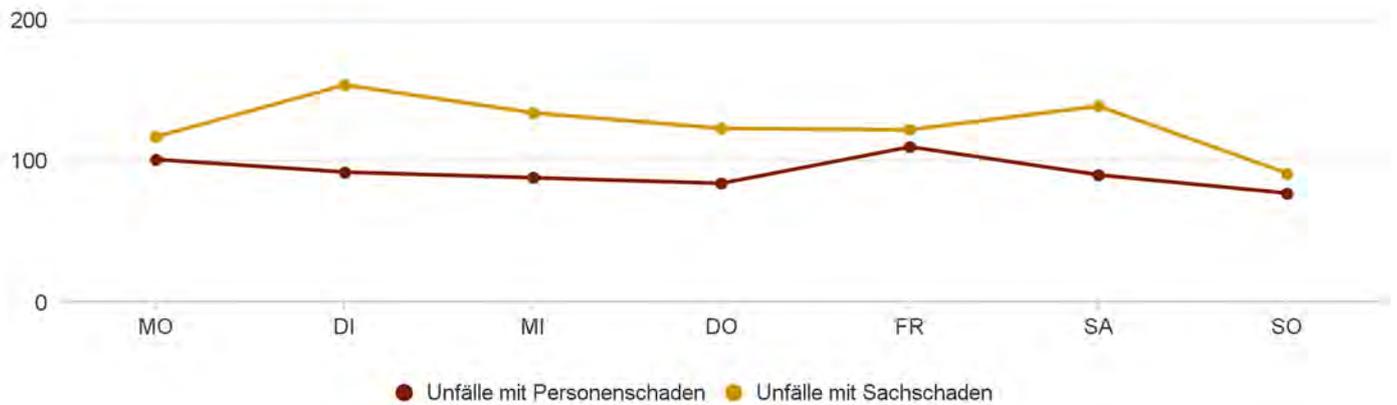


Übersicht: Wochentag

SO; 2024

Unfälle

nach Unfallfolgen und Wochentag



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Wochentag

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
Montag	117	101	2	11	0	11	112
Dienstag	154	92	1	13	2	11	93
Mittwoch	134	88	0	11	0	11	99
Donnerstag	123	84	2	10	1	9	95
Freitag	122	110	3	17	1	16	129
Samstag	139	90	2	9	0	9	108
Sonntag	91	77	4	14	0	14	77

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

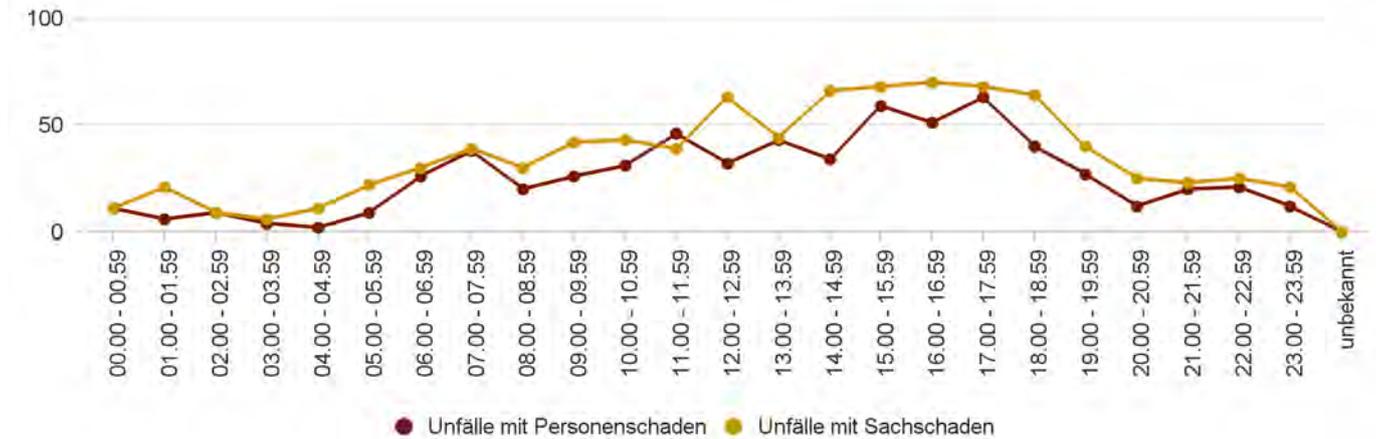


Übersicht: Stunde

SO; 2024

Unfälle

nach Unfallfolgen und Stunde



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Stunde

davon

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
00.00 - 00.59	11	11	0	2	0	2	11
01.00 - 01.59	21	6	0	2	0	2	7
02.00 - 02.59	9	9	1	1	0	1	11
03.00 - 03.59	6	4	0	0	0	0	5
04.00 - 04.59	11	2	0	0	0	0	2
05.00 - 05.59	22	9	0	1	0	1	12
06.00 - 06.59	30	26	0	3	0	3	27
07.00 - 07.59	39	38	0	2	0	2	47
08.00 - 08.59	30	20	1	3	0	3	20
09.00 - 09.59	42	26	1	0	0	0	31
10.00 - 10.59	43	31	1	5	2	3	37
11.00 - 11.59	39	46	0	8	0	8	53
12.00 - 12.59	63	32	0	5	0	5	38
13.00 - 13.59	44	43	3	5	0	5	40
14.00 - 14.59	66	34	1	2	0	2	41
15.00 - 15.59	68	59	3	6	1	5	71
16.00 - 16.59	70	51	0	9	0	9	59
17.00 - 17.59	68	63	1	11	1	10	64
18.00 - 18.59	64	40	0	8	0	8	44
19.00 - 19.59	40	27	0	2	0	2	35
20.00 - 20.59	25	12	0	1	0	1	13
21.00 - 21.59	23	20	0	1	0	1	20
22.00 - 22.59	25	21	1	6	0	6	16
23.00 - 23.59	21	12	1	2	0	2	9
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

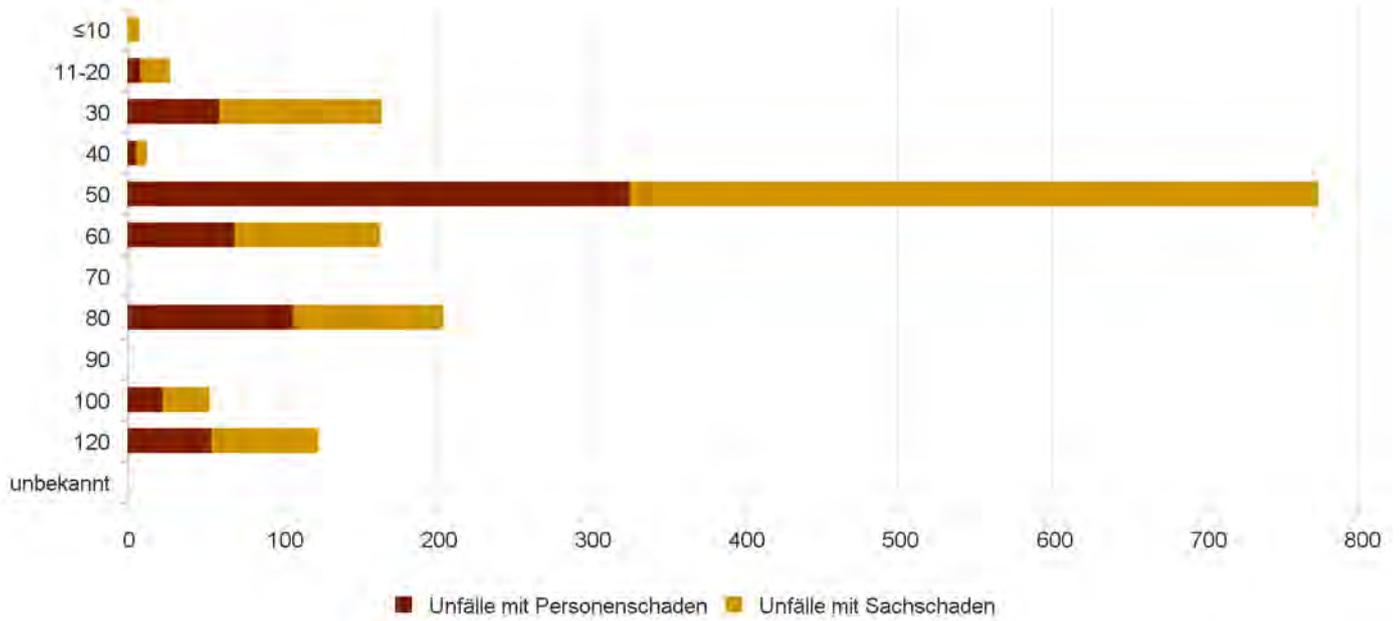
N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	880	642	14	85	4	81	713
≤10	6	0	0	0	0	0	0
11-20	19	7	1	1	0	1	8
30	106	58	1	6	1	5	55
40	7	4	0	2	0	2	4
50	448	325	10	41	1	40	322
60	95	68	0	10	0	10	80
70	0	0	0	0	0	0	0
80	98	106	2	24	2	22	116
90	0	0	0	0	0	0	0
100	31	21	0	0	0	0	32
120	70	53	0	1	0	1	96
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

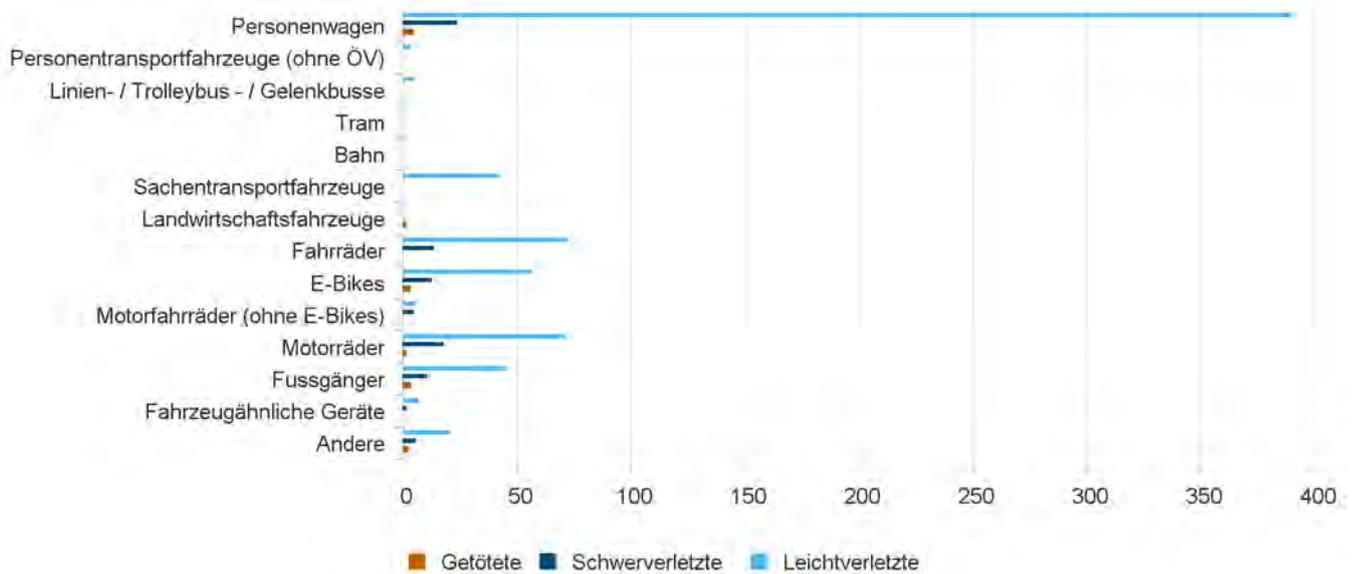
N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Verunfallte

nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme



nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme

	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
			lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Total Lenkende + Mitfahrende	14	85	4	81	713
Personenwagen	4	23	2	21	389
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	0	0	3
Linien- / Trolleybus - / Gelenkbusse	0	0	0	0	4
Tram	0	0	0	0	0
Bahn	0	0	0	0	0
Sachtransportfahrzeuge	0	0	0	0	42
Landwirtschaftsfahrzeuge	1	0	0	0	0
Fahrräder	0	13	0	13	72
E-Bikes	3	12	0	12	56
Langsame E-Bikes ²	3	8	0	8	44
Schnelle E-Bikes ²	0	4	0	4	12
Motorfahrräder (ohne E-Bikes)	0	4	0	4	5
Motorräder	1	17	0	17	71
Fussgänger	3	10	1	9	45
Fahrzeugähnliche Geräte ³	0	1	0	1	6
Andere	2	5	1	4	20

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

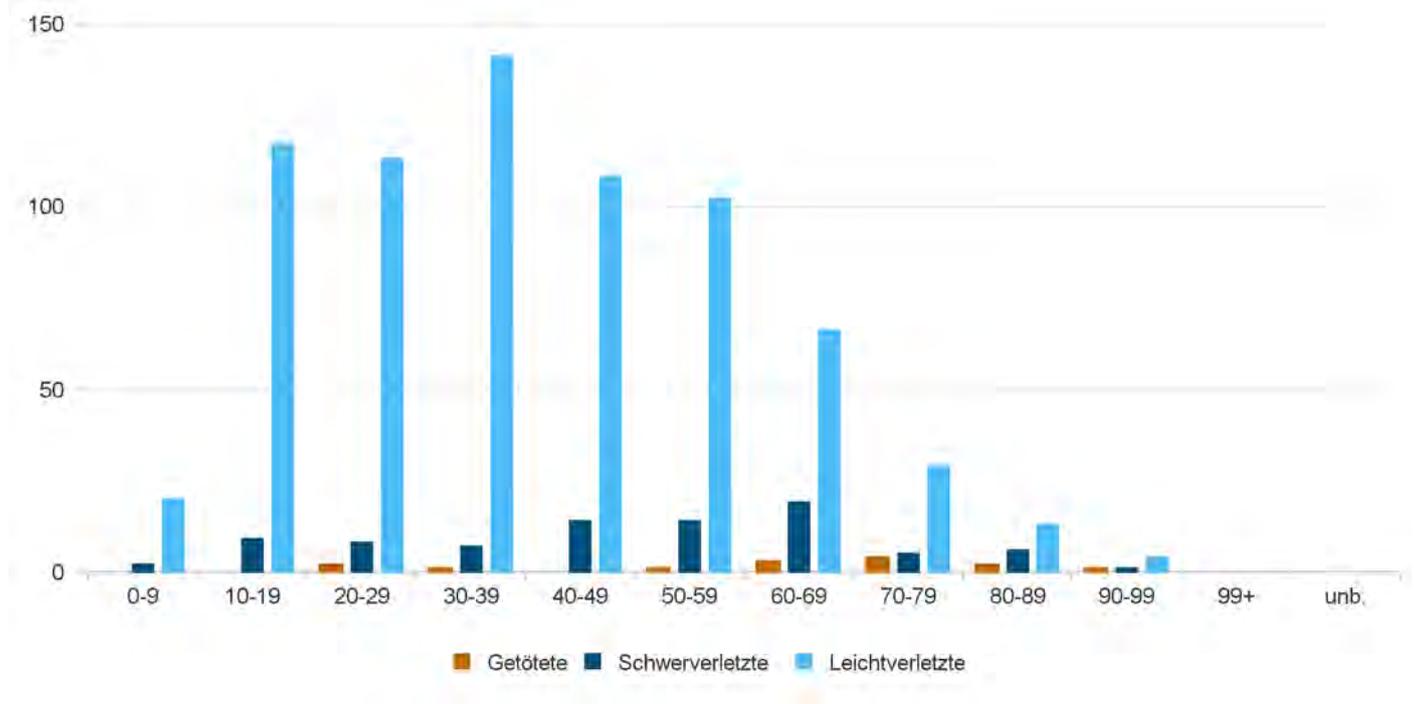
² Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar

³ Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar



Verunfallte

nach Unfallfolgen und Alter



nach Unfallfolgen und Alter

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		Leicht- verletzte
				lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	
Total	812	14	85	4	81	713
0-9	22	0	2	0	2	20
10-19	126	0	9	0	9	117
20-29	123	2	8	1	7	113
30-39	149	1	7	0	7	141
40-49	122	0	14	1	13	108
50-59	117	1	14	1	13	102
60-69	88	3	19	1	18	66
70-79	38	4	5	0	5	29
80-89	21	2	6	0	6	13
90-99	6	1	1	0	1	4
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Übersicht: Alter und Geschlecht

SO; 2024

nach Unfallfolgen, Alter und Geschlecht

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
				lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Total männlich	479	10	56	2	54	413
0-9	11	0	1	0	1	10
10-19	77	0	7	0	7	70
20-29	74	2	4	0	4	68
30-39	85	1	7	0	7	77
40-49	74	0	11	1	10	63
50-59	67	0	8	1	7	59
60-69	55	2	14	0	14	39
70-79	22	3	2	0	2	17
80-89	12	2	2	0	2	8
90-99	2	0	0	0	0	2
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

	Verunfallte	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
				lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Total weiblich	333	4	29	2	27	300
0-9	11	0	1	0	1	10
10-19	49	0	2	0	2	47
20-29	49	0	4	1	3	45
30-39	64	0	0	0	0	64
40-49	48	0	3	0	3	45
50-59	50	1	6	0	6	43
60-69	33	1	5	1	4	27
70-79	16	1	3	0	3	12
80-89	9	0	4	0	4	5
90-99	4	1	1	0	1	2
99+	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0

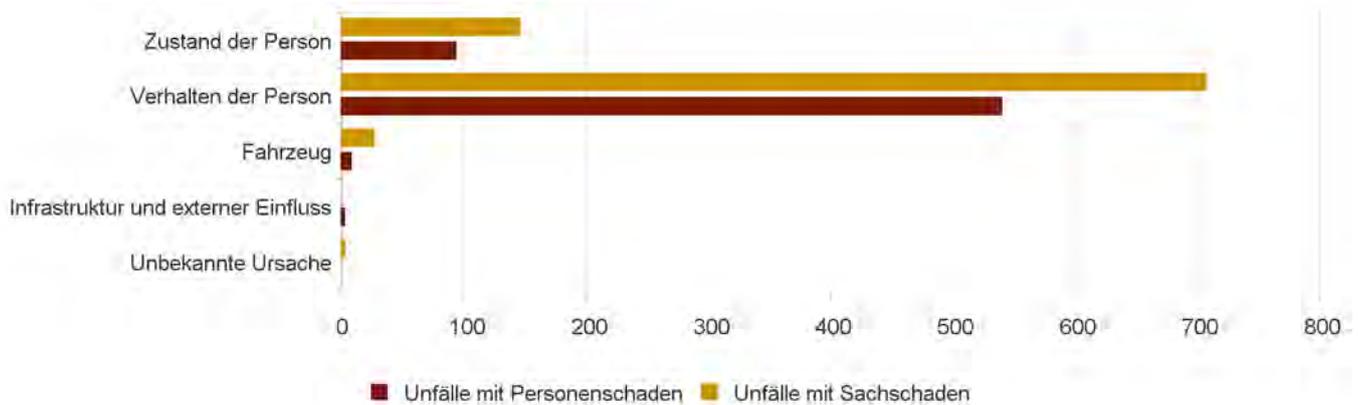
N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

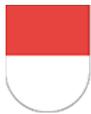
nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen ¹



nach Unfallfolgen, Gruppen und Untergruppen der Hauptursachen ¹

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden
Total	880	642
Zustand der Person	145	93
10 Zustand der Person	145	93
Verhalten der Person	707	540
20 Geschwindigkeit	61	49
21 Fahren	206	83
22 Überholen	22	9
23 Vortritt	125	160
24 Lichtsignale	3	4
25 Signalisation	8	6
26 Unaufmerksamkeit und Ablenkung	130	126
27 Bedienung des Fahrzeuges	148	76
28 Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers	3	17
29 Verhalten des Fussgängers / FäG-Lenkers	1	10
Fahrzeug	26	7
30 Zustand des Fahrzeuges	6	0
31 Unterhalt des Fahrzeuges	8	5
32 Ladung oder Mitfahrende des Fahrzeuges	12	2
Infrastruktur und externer Einfluss	0	2
40 Zustand der Infrastruktur	0	1
41 Äusserer Einfluss	0	0
42 Einfluss durch Dritte	0	1
Unbekannte Ursache	2	0
50 Unbekannte Ursache	2	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total verunfallte Kinder	39	64	57	58	62
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	8	3	4	5	5
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	2	0	0	1	0
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	6	3	4	4	5
Leichtverletzte	31	61	53	53	57
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	3	12	12	13	7
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	1	5	3	6	3
Fahrzeugähnliche Geräte ²	10	8	8	4	7
Fahrräder	12	14	20	10	20
<i>davon Lenker</i>	11	13	20	10	20
<i>davon mit Helm</i>	4	7	7	7	8
E-Bikes ³	0	0	1	0	3
<i>davon Lenker</i>	0	0	1	0	3
<i>davon mit Helm</i>	0	0	0	0	2
Motorfahrräder	6	8	2	8	8
<i>davon Lenker</i>	6	8	2	7	7
<i>davon mit Helm</i>	6	4	1	7	6
Motorräder	0	3	0	2	0
<i>davon Lenker</i>	0	1	0	2	0
<i>davon mit Helm</i>	0	3	0	1	0
Personenwagen	5	18	12	18	14
<i>davon Lenker</i>	1	0	0	0	0
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	4	17	12	14	12
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	2	0	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	1	1	0	0	0
Sachentransportfahrzeuge	0	0	0	0	0
Andere	0	0	2	3	3
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	13	20	20	19	20
Nicht Hauptverursacher	8	14	16	15	20

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar² Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar³ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar⁴ Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total verunfallte Jugendliche	33	47	43	50	50
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	1	0	0
Schwerverletzte	3	8	4	7	5
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	0	0	0	1	0
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	3	8	4	6	5
Leichtverletzte	30	39	38	43	45
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	2	5	3	5	4
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	1	4	2	2	3
Fahrzeugähnliche Geräte ²	1	0	0	0	0
Fahrräder	0	8	6	2	5
<i>davon Lenker</i>	0	8	6	2	5
<i>davon mit Helm</i>	0	1	3	1	2
E-Bikes ³	2	6	3	2	4
<i>davon Lenker</i>	2	6	3	2	4
<i>davon mit Helm</i>	1	4	0	1	1
Motorfahrräder	11	3	5	4	0
<i>davon Lenker</i>	11	3	5	4	0
<i>davon mit Helm</i>	8	3	4	3	0
Motorräder	13	17	20	20	26
<i>davon Lenker</i>	11	17	19	19	25
<i>davon mit Helm</i>	11	17	20	20	25
Personenwagen	3	6	5	11	8
<i>davon Lenker</i>	0	0	0	2	2
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	3	5	5	8	5
Personenverkehrsfahrzeuge (ohne ÖV)	1	0	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	0	1
Sachtransportfahrzeuge	0	0	0	0	0
Andere	0	2	1	6	2
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	12	16	24	26	24
Nicht Hauptverursacher	14	25	13	14	18

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar² Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar³ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar⁴ Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total verunfallte junge Erwachsene	101	125	105	99	100
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	1	0	0	2
Schwerverletzte	16	8	11	9	3
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte</i> ¹	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte</i> ¹	16	8	11	9	3
Leichtverletzte	85	116	94	90	95
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	4	2	4	5	4
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	2	0	2	3	2
Fahrzeugähnliche Geräte ²	0	0	1	0	0
Fahrräder	8	5	4	7	6
<i>davon Lenker</i>	8	5	4	7	6
<i>davon mit Helm</i>	1	0	1	5	3
E-Bikes ³	5	5	3	5	1
<i>davon Lenker</i>	4	5	3	5	1
<i>davon mit Helm</i>	0	2	1	1	1
Motorfahrräder	2	1	3	2	0
<i>davon Lenker</i>	2	1	3	2	0
<i>davon mit Helm</i>	2	0	2	2	0
Motorräder	19	21	16	19	16
<i>davon Lenker</i>	19	19	16	18	16
<i>davon mit Helm</i>	19	21	16	18	15
Personenwagen	56	86	68	55	63
<i>davon Lenker</i>	38	62	52	38	49
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	53	80	64	55	56
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	0	0	0	0	1
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	0	0
Sachtransportfahrzeuge	6	4	4	3	6
Andere	1	1	2	3	3
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger)⁴					
Hauptverursacher	52	63	53	50	52
Nicht Hauptverursacher	28	34	34	29	30

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar² Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar³ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar⁴ Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total verunfallte Senioren	91	82	123	108	102
nach Unfallfolgen					
Getötete	3	1	5	2	8
Schwerverletzte	18	16	27	23	20
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte</i> ¹	2	0	1	2	0
<i>davon erheblich Verletzte</i> ¹	16	16	26	21	20
Leichtverletzte	70	65	91	83	74
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	12	12	13	7	15
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	2	4	5	2	5
Fahrzeugähnliche Geräte ²	0	1	1	0	0
Fahrräder	11	7	18	13	8
<i>davon Lenker</i>	11	7	18	13	8
<i>davon mit Helm</i>	5	2	11	5	4
E-Bikes ³	13	7	16	14	15
<i>davon Lenker</i>	13	7	16	14	15
<i>davon mit Helm</i>	11	2	9	7	9
Motorfahrräder	4	1	1	2	0
<i>davon Lenker</i>	4	1	1	2	0
<i>davon mit Helm</i>	2	1	1	2	0
Motorräder	9	6	7	10	6
<i>davon Lenker</i>	9	6	6	10	6
<i>davon mit Helm</i>	8	6	7	10	6
Personenwagen	39	46	64	51	53
<i>davon Lenker</i>	25	33	48	35	41
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	38	44	60	50	49
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	1	0	0	3	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	1	0	3	0
Sachtransportfahrzeuge	0	1	1	2	0
Andere	2	0	2	3	5
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger)⁴					
Hauptverursacher	33	26	52	51	56
Nicht Hauptverursacher	44	41	53	34	34

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar² Zahlen für F&G sind erst ab 2011 verfügbar³ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar⁴ Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total verunfallte Personen	387	457	505	444	498
nach Unfallfolgen					
Getötete	2	7	8	1	4
Schwerverletzte	50	42	50	53	52
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	2	4	1	1	4
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	48	38	49	52	48
Leichtverletzte	335	408	447	390	442
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	17	17	27	23	28
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	7	5	8	7	9
Fahrzeugähnliche Geräte ²	0	1	0	1	0
Fahrräder	49	39	42	39	46
<i>davon Lenker</i>	49	39	42	39	46
<i>davon mit Helm</i>	31	17	19	17	26
E-Bikes ³	27	21	37	37	48
<i>davon Lenker</i>	27	21	37	37	48
<i>davon mit Helm</i>	14	14	24	17	33
Motorfahrräder	7	4	4	5	1
<i>davon Lenker</i>	7	4	4	5	1
<i>davon mit Helm</i>	7	3	3	5	1
Motorräder	59	78	55	53	41
<i>davon Lenker</i>	57	73	48	51	41
<i>davon mit Helm</i>	58	78	54	50	41
Personenwagen	204	265	285	243	278
<i>davon Lenker</i>	164	215	232	189	222
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	197	253	279	228	264
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	0	2	6	4	2
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	5	2	1	3
Sachtransportfahrzeuge	19	16	29	17	36
Andere	5	9	18	21	15
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	158	174	181	179	203
Nicht Hauptverursacher	184	220	251	202	230

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar² Zahlen für F&G sind erst ab 2011 verfügbar³ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar⁴ Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Fussgänger	47	58	65	60	62
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	5	8	7	8	4
mit Personenschaden	42	50	58	52	58
<i>davon mit Fussgängern als Hauptverursacher ¹</i>	5	14	14	9	9

Unfälle mit Personenschaden

mit Fussgänger als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	3	12	10	8	7
Anderes Fehlverhalten des Fussgängers oder FäG-Lenkers	1	0	2	0	2
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Fussgängerunfall	4	14	14	8	8
Andere	0	0	0	0	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	7	6	5	2
15-17	1	0	2	0	1
18-24	0	1	0	0	1
25-44	2	3	2	2	1
45-64	1	1	2	0	1
65+	0	1	2	2	3
unbekannt	1	1	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Fussgänger	38	48	59	53	58
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	2	0	3
Schwerverletzte	11	13	11	7	10
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	1	1	1	2	1
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	10	12	10	5	9
Leichtverletzte	27	35	46	46	45

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem FäG ¹	11	11	11	5	8
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	1	1	0	0	1
mit Personenschaden	10	10	11	5	7
<i>davon mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}</i>	5	5	4	5	1

Unfälle mit Personenschaden

mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}

häufigste Hauptursachen 2024 ²	2020	2021	2022	2023	2024
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	3	2	1	2	1
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Fussgängerunfall	4	4	2	4	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	4	4	3	4	1
15-17	1	0	0	0	0
18-24	0	0	1	0	0
25-44	0	0	0	1	0
45-64	0	0	0	0	0
65+	0	1	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von FäG ¹	11	10	10	5	7
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	2	0	1	1	1
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ³</i>	1	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ³</i>	1	0	1	1	1
Leichtverletzte	9	10	9	4	6
nach Schutzsystem					
kein	8	7	7	3	6
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	3	3	3	2	1
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für FäG sind erst ab 2011 verfügbar² Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar³ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Elektro-Trottinett ¹	7	14	19	29	19
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	2	2	2	3	1
mit Personenschaden	5	12	17	26	18
<i>davon mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}</i>	2	9	13	20	13

Unfälle mit Personenschaden

mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}

häufigste Hauptursachen 2024 ²	2020	2021	2022	2023	2024
Einwirkung von Alkohol	0	4	3	6	6
Unerlaubtes Befahren eines Trottoirs / Fussweges (längs)	0	0	2	4	2
Einwirkung von Betäubungsmittel	0	0	3	0	1
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	1	1	1
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	0	0	0	1	1
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	0	5	8	6	7
Einbiegeunfall	1	1	0	5	4
Auffahrunfall	0	0	0	1	1
Überqueren der Fahrbahn	1	1	3	3	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	3	1	2	4
15-17	1	0	2	5	1
18-24	1	0	1	2	0
25-44	0	5	5	7	6
45-64	0	1	2	4	1
65+	0	0	2	0	1
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Elektro-Trottinetten ¹	5	12	18	26	15
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	1	0	0
Schwerverletzte	0	2	3	3	2
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ³</i>	0	0	0	0	1
<i>davon erheblich Verletzte ³</i>	0	2	3	3	1
Leichtverletzte	5	10	14	23	13
nach Schutzsystem					
kein	4	12	17	24	13
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	1	0	1	1	1
unbekannt	0	0	0	1	1

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für Elektro-Trottinette sind erst ab 2019 verfügbar² Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar³ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Fahrrad	84	86	93	76	94
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	3	10	6	5	8
mit Personenschaden	81	76	87	71	86
<i>davon mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	38	35	43	35	39

Unfälle mit Personenschaden

mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	0	3	1	2	7
Einwirkung von Alkohol	7	12	7	11	6
Anderes Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahrradfahrers	12	10	7	3	6
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	0	3	0	2	4
Anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit Vortritt	1	0	1	0	3
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	12	13	17	15	9
Einbiegeunfall	4	6	3	3	8
Überqueren der Fahrbahn	5	4	9	3	4
Anderer	0	0	0	1	4
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	2	3	0	6	3
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	11	6	11	6	14
15-17	0	3	4	2	4
18-24	5	3	3	2	2
25-44	12	12	5	7	6
45-64	6	5	9	10	9
65+	4	3	10	7	3
unbekannt	0	3	1	1	1

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Fahrrädern	80	73	90	71	85
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	1	1	1	0
Schwerverletzte	16	15	19	15	13
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	1	0	1	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	15	15	18	15	13
Leichtverletzte	64	57	70	55	72
nach Schutzsystem					
kein	37	45	49	36	41
Sicherheitsgurt	0	1	0	0	0
Helm	41	27	41	35	43
unbekannt	2	0	0	0	1

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem E-Bike ¹	49	43	65	64	74
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	3	4	3	4	5
mit Personenschaden	46	39	62	60	69
<i>davon mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher ²</i>	19	20	33	36	39

Unfälle mit Personenschaden

mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}

häufigste Hauptursachen 2024 ²	2020	2021	2022	2023	2024
Einwirkung von Alkohol	4	8	12	22	15
Momentane Unaufmerksamkeit	2	0	1	3	5
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	1	3	4
Anderer Bedienungsfehler	0	0	2	4	3
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	0	1	2	1	2
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	7	8	17	23	16
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	3	2	0	3	5
Auffahrunfall	0	1	0	0	4
Überqueren der Fahrbahn	2	0	4	3	4
Frontalkollision	2	2	4	3	4
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	1	0	1	0	2
15-17	0	2	3	1	2
18-24	3	4	1	2	0
25-44	6	4	11	9	11
45-64	5	9	6	15	13
65+	4	0	11	8	10
unbekannt	0	1	0	1	1

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von E-Bikes ¹	47	39	60	58	71
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	4	0	3
Schwerverletzte	11	5	9	12	12
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ³</i>	0	0	0	1	0
<i>davon erheblich Verletzte ³</i>	11	5	9	11	12
Leichtverletzte	36	34	47	46	56
nach Schutzsystem					
kein	21	17	24	32	25
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	26	22	34	26	46
unbekannt	0	0	2	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Zahlen für E-Bikes sind erst ab 2011 verfügbar² Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar³ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte sind erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Motorrad	105	121	109	114	112
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	6	5	16	15	21
mit Personenschaden	99	116	93	99	91
<i>davon mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	62	65	55	69	57

Unfälle mit Personenschaden

mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Anderer Bedienungsfehler	26	28	15	19	19
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	9	7	10	22	10
Momentane Unaufmerksamkeit	9	8	9	8	9
Einwirkung von Alkohol	6	1	4	2	4
Zu nahes Aufschliessen	1	7	2	5	4
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	39	37	31	44	32
Auffahrunfall	10	14	9	11	16
Abbiegeunfall	4	4	3	0	2
Fussgängerunfall	0	0	3	1	2
Tierunfall	1	3	0	0	2
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	1	0	2	0
15-17	6	9	12	14	16
18-24	12	11	11	15	13
25-44	20	17	12	12	19
45-64	17	24	16	20	7
65+	6	2	4	6	2
unbekannt	1	1	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Motorrädern	100	125	98	104	89
nach Unfallfolgen					
Getötete	1	2	1	0	1
Schwerverletzte	29	23	18	32	17
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	0	2	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	29	21	18	32	17
Leichtverletzte	70	100	79	72	71
nach Schutzsystem					
kein	4	0	1	5	2
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	96	125	97	99	87
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Personenwagen nach Unfallfolgen	1 052	1 142	1 192	1 208	1 269
mit Sachschaden	648	675	688	770	772
mit Personenschaden	404	467	504	438	497
<i>davon mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	<i>330</i>	<i>390</i>	<i>405</i>	<i>341</i>	<i>404</i>

Unfälle mit Personenschaden

mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	52	64	67	56	70
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	64	51	60	43	52
Anderer Bedienungsfehler	22	18	33	31	34
Zu nahes Aufschliessen	21	26	30	18	32
Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	29	38	35	29	25
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Auffahrunfall	75	102	111	95	101
Schleuder- oder Selbstunfall	69	85	86	77	100
Einbiegeunfall	82	78	66	56	73
Abbiegeunfall	40	52	44	31	35
Fussgängerunfall	25	30	28	27	35
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	1	0	0	0	0
15-17	0	0	1	2	2
18-24	60	76	71	58	69
25-44	116	153	149	116	155
45-64	88	88	100	82	87
65+	52	58	71	70	83
unbekannt	13	15	13	13	8

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Personenwagen nach Unfallfolgen	307	421	434	378	416
Getötete	4	6	4	1	4
Schwerverletzte	17	15	29	14	23
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>29</i>	<i>12</i>	<i>21</i>
Leichtverletzte	286	400	401	363	389
nach Schutzsystem					
kein	12	17	11	19	24
Sicherheitsgurt	295	399	420	355	386
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	5	3	4	6

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Personentransportfahrzeugen	15	7	15	18	14
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	12	5	7	11	8
mit Personenschaden	3	2	8	7	6
<i>davon mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	1	2	4	4	2

Unfälle mit Personenschaden

mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Anderes Fehlverhalten bei Fahrbewegungen	0	0	1	0	1
Momentane Unaufmerksamkeit	0	1	3	1	1
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Abbiegeunfall	0	0	0	0	2
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	0	0	0	0
25-44	0	1	1	0	1
45-64	1	1	3	3	1
65+	0	0	0	1	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Personentransportfahrzeugen	4	2	6	7	3
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	0	1	0
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	0	0	0	1	0
Leichtverletzte	4	2	6	6	3
nach Schutzsystem					
kein	0	0	1	4	2
Sicherheitsgurt	1	2	5	3	1
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	3	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar

² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem ÖV-Fahrzeug nach Unfallfolgen	13	27	10	14	19
mit Sachschaden	6	17	7	8	14
mit Personenschaden	7	10	3	6	5
<i>davon mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	0	0	0	1	1

Unfälle mit Personenschaden

mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Zu nahes Überholen (seitlich)	0	0	0	0	1
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	0	0	0	0
25-44	0	0	0	0	0
45-64	0	0	0	1	1
65+	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von ÖV-Fahrzeugen nach Unfallfolgen	1	7	2	4	4
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	0	0	0
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	0	0	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	0	0	0	0	0
Leichtverletzte	1	7	2	4	4
nach Schutzsystem					
kein	1	6	2	4	4
Sicherheitsgurt	0	1	0	0	0
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit mindestens einem Sachtransportfahrzeug	218	229	275	237	248
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	145	157	180	166	156
mit Personenschaden	73	72	95	71	92
<i>davon mit Sachtransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	44	49	61	51	56

Unfälle mit Personenschaden

mit Sachtransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	9	8	12	14	14
Zu nahes Aufschliessen	5	5	6	4	6
Anderer Bedienungsfehler	3	4	3	2	5
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	4	3	5	4	4
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	8	5	4	5	4
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Auffahrunfall	18	19	27	20	24
Schleuder- oder Selbstunfall	4	5	10	7	12
Einbiegeunfall	9	11	5	4	7
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	4	5	6	6	4
Abbiegeunfall	4	3	2	5	3
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	6	5	10	4	9
25-44	22	24	28	21	25
45-64	14	17	21	24	20
65+	0	3	1	2	1
unbekannt	2	0	1	0	1

Verunfallte

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Lenkende und Mitfahrende von Sachtransportfahrzeugen	25	21	34	22	42
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	1	0	0
Schwerverletzte	0	2	3	6	0
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ²</i>	0	1	0	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ²</i>	0	1	3	6	0
Leichtverletzte	25	19	30	16	42
nach Schutzsystem					
kein	5	2	2	3	4
Sicherheitsgurt	20	19	32	19	37
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	1

N/A: nicht verfügbar

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar

² Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle Innerorts	875	920	947	973	1 015
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	508	543	538	589	602
mit Personenschaden	367	377	409	384	413

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	47	45	60	58	70
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	72	52	58	48	53
Anderer Bedienungsfehler	32	31	27	39	42
Einwirkung von Alkohol	32	34	34	52	39
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	10	18	20	14	21
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	74	82	87	97	113
Einbiegeunfall	97	88	67	68	89
Auffahrunfall	57	45	71	59	63
Fussgängerunfall	43	54	55	49	47
Abbiegeunfall	40	48	45	35	33
nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	59	56	66	36	59
09:00 - 14:59	131	143	138	123	143
15:00 - 17:59	97	104	95	116	111
18:00 - 20:59	39	37	64	64	44
21:00 - 05:59	41	37	46	45	56
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

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

SO; 2020 - 2024

Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle Ausserorts ohne Autobahn, Autostrasse und AB-Nebenanlage	241	244	289	278	272
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	129	115	137	149	137
mit Personenschaden	112	129	152	129	135

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	22	23	25	23	21
Anderer Bedienungsfehler	25	14	18	17	17
Einwirkung von Alkohol	6	9	17	20	15
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	10	10	11	8	11
Momentane Unaufmerksamkeit	12	11	13	7	10

häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	61	62	74	74	58
Auffahrunfall	14	19	19	7	16
Frontalkollision	10	12	19	23	16
Abbiegeunfall	13	12	11	6	14
Einbiegeunfall	9	13	14	8	9

nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	16	15	27	14	15
09:00 - 14:59	35	30	38	32	31
15:00 - 17:59	37	42	42	39	39
18:00 - 20:59	14	22	13	21	20
21:00 - 05:59	10	20	32	23	30
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

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

SO; 2020 - 2024

Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage	164	212	222	233	235
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	112	116	132	142	141
mit Personenschaden	52	96	90	91	94

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Zu nahes Aufschliessen	13	25	21	18	29
Momentane Unaufmerksamkeit	16	29	21	24	29
Anderer Bedienungsfehler	4	9	16	14	11
Übermüdung, Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf)	1	3	7	1	5
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	7	5	10	8	5
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Auffahrunfall	35	74	64	65	71
Schleuder- oder Selbstunfall	8	16	15	16	16
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	9	5	9	8	6
Andere	0	0	0	0	1
nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	7	8	17	11	10
09:00 - 14:59	15	38	32	34	38
15:00 - 17:59	21	29	19	30	23
18:00 - 20:59	6	10	14	12	15
21:00 - 05:59	3	11	8	4	8
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle auf dem Schulweg	16	30	24	22	28
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	1	3	1	4	0
mit Personenschaden	15	27	23	18	28

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	1	1	2	2	6
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	1	3	4	3	4
Anderer Bedienungsfehler	1	0	1	1	4
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	1	0	2	1	2
Missachten des Rechtsvortritts	0	4	2	0	2
häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Fussgängerunfall	5	12	8	8	9
Schleuder- oder Selbstunfall	0	1	4	2	4
Einbiegeunfall	2	6	1	2	4
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	1	1	1	1	3
Auffahrunfall	1	1	1	0	2
nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	3	8	7	6	7
09:00 - 14:59	6	12	12	9	16
15:00 - 17:59	6	7	4	3	5
18:00 - 20:59	0	0	0	0	0
21:00 - 05:59	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle auf dem Fussgängerstreifen	48	55	50	46	53
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	10	17	10	14	13
mit Personenschaden	38	38	40	32	40

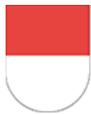
Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	10	18	20	14	21
Momentane Unaufmerksamkeit	9	8	6	11	9
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	2	1	1	1	3
Befahren eines Fussgängerstreifens zum Überqueren der Fahrbahn	3	3	3	0	2
Einwirkung von Alkohol	2	3	2	4	1

häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Fussgängerunfall	19	22	24	20	26
Auffahrunfall	14	10	8	8	9
Überqueren der Fahrbahn	3	2	5	1	2
Schleuder- oder Selbstunfall	1	3	2	2	1
Einbiegeunfall	0	1	0	0	1

nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	8	6	5	8	7
09:00 - 14:59	12	13	11	6	16
15:00 - 17:59	9	14	13	11	13
18:00 - 20:59	8	4	10	5	3
21:00 - 05:59	1	1	1	2	1
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle auf der Baustelle	20	20	31	22	31
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	16	15	23	14	16
mit Personenschaden	4	5	8	8	15

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2024 ¹	2020	2021	2022	2023	2024
Momentane Unaufmerksamkeit	1	0	2	2	3
Einwirkung von Alkohol	0	1	0	1	2
Zu nahes Aufschliessen	0	1	0	0	2
Anderer Bedienungsfehler	0	0	2	3	2
Einwirkung von Betäubungsmittel	0	0	0	0	1

häufigste Unfalltypengruppen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Schleuder- oder Selbstunfall	1	2	2	4	9
Auffahrunfall	2	3	2	1	4
Andere	0	0	0	0	2

nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	1	0	4	0	1
09:00 - 14:59	2	1	2	2	7
15:00 - 17:59	1	0	1	4	0
18:00 - 20:59	0	2	0	2	2
21:00 - 05:59	0	2	1	0	5
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit der Hauptursache Alkohol ¹	109	112	123	146	129
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	71	65	70	73	73
mit Personenschaden	38	47	53	73	56

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Unfalltypen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	13	14	18	29	27
Ohne Kollision	14	14	17	21	12
Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn	5	7	6	5	6
Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	1	3	2	0	2
Kollision beim Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug	1	0	1	0	2
nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	0	1	6	2	0
09:00 - 14:59	2	4	4	4	3
15:00 - 17:59	7	10	5	17	8
18:00 - 20:59	6	8	4	18	9
21:00 - 05:59	23	24	34	32	36
unbekannt	0	0	0	0	0
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	0	0	0	0
15-17	1	2	1	1	1
18-24	7	6	5	7	6
25-44	15	24	25	28	31
45-64	13	13	14	28	10
65+	2	2	8	9	8
unbekannt	0	0	0	0	0
Geschlecht des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
männlich	34	33	45	62	42
weiblich	4	14	8	11	14
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2020	2021	2022	2023	2024
Total Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit ¹	87	122	105	133	110
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	50	70	59	76	61
mit Personenschaden	37	52	46	57	49

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Unfalltypen 2024	2020	2021	2022	2023	2024
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	22	31	22	28	22
Ohne Kollision	5	4	7	10	6
Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn	0	1	1	0	4
Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	1	0	3	3	4
Aufprall auf stehendes Fahrzeug	0	1	1	4	4

nach Stunden	2020	2021	2022	2023	2024
06:00 - 08:59	5	2	10	5	9
09:00 - 14:59	14	18	4	13	8
15:00 - 17:59	8	14	10	21	12
18:00 - 20:59	4	4	8	12	9
21:00 - 05:59	6	14	14	6	11
unbekannt	0	0	0	0	0

Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
00-14	0	1	1	1	0
15-17	1	3	3	8	5
18-24	15	23	18	16	15
25-44	16	16	18	14	18
45-64	5	6	6	13	9
65+	0	3	0	4	2
unbekannt	0	0	0	1	0

Geschlecht des Hauptverursachers ¹	2020	2021	2022	2023	2024
männlich	26	40	37	41	37
weiblich	11	12	9	15	12
unbekannt	0	0	0	1	0

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar