

Polizeiliche Verkehrsstatistik (PVS) 2025

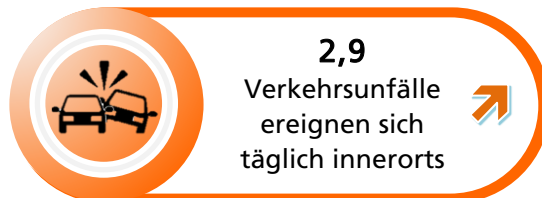
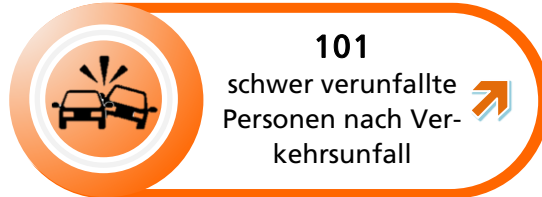
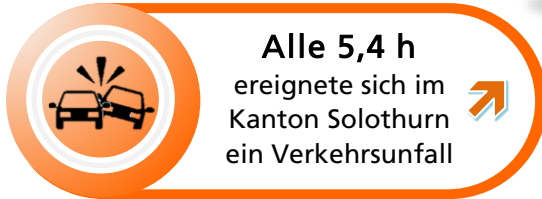
Dokumentation über Verkehrsunfälle, polizeiliche
Verkehrskontrollen und Verkehrsprävention
im Kanton Solothurn



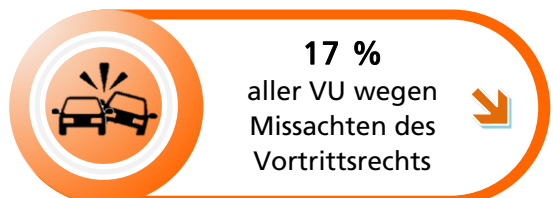
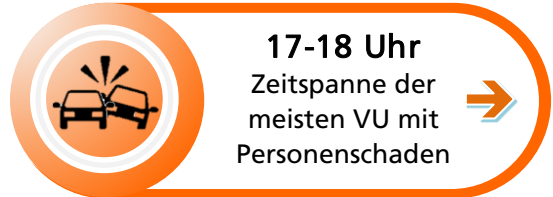
Autoren	Dominic Jakob / Marcel Hausheer
Veröffentlichung	30. März 2026
Status	genehmigt
Statistiken / Fotos	Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Polizei Kanton Solothurn

Die wichtigsten Fakten im Überblick

Verkehrsunfälle



Seiten 4 – 7 plus Anhang



6-Streifen-Ausbau A1

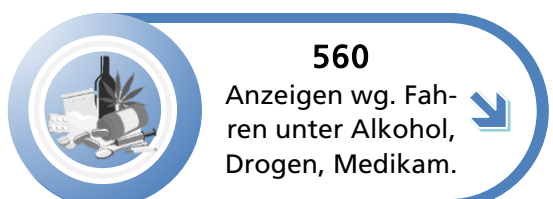


Seiten 8 – 9

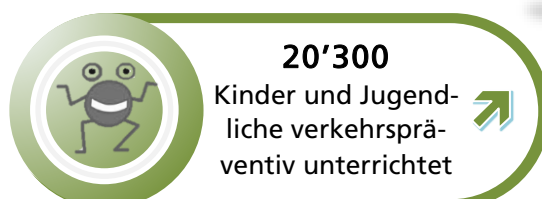
Verkehrskontrollen



Seiten 10 – 16



Verkehrsprävention



Seiten 17 – 18



Inhaltsverzeichnis

1.	Verkehrsunfälle 2025.....	4
1.1	Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen	4
1.2	Unfälle mit Personenschaden	5
1.3	Verkehrsteilnehmende und Verkehrsmittel	6
1.4	Unfallursachen und -typen	6
1.5	Fazit und Ausblick	7
2.	6-Streifen-Ausbau der A1 von Luterbach bis Härkingen	8
2.1	Verkehrspolizeiliche Aufgaben im Zusammenhang mit dem Bauprojekt	8
2.2	Verkehrsfluss und Entwicklung der Verkehrsunfälle	9
3.	Verkehrskontrollen.....	10
3.1	Geschwindigkeitskontrollen	10
3.1.1	Messung mit mobilen und semistationären Anlagen	10
3.1.2	Messungen mit handbedienten Lasergeräten	11
3.1.3	Raser	12
3.1.4	Spitzengeschwindigkeiten	12
3.2	Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen	13
3.2.1	Fahren unter Einfluss von Alkohol	13
3.2.2	Fahren unter Einfluss von Drogen und Medikamenten	13
3.3	Autoposing und Verkehrslärm	14
3.4	Allgemeine Verkehrskontrollen	15
3.5	Kontrollen des Schwerverkehrs	15
3.5.1	Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen	16
4.	Verkehrspolizeiliche Prävention	17
4.1	Präventionskampagne «schliifts?!»	17
4.2	Verkehrsunterricht an den Volksschulen	18
4.3	Verkehrsunfallprävention an Berufsfachschulen	18
5.	Anhang	18



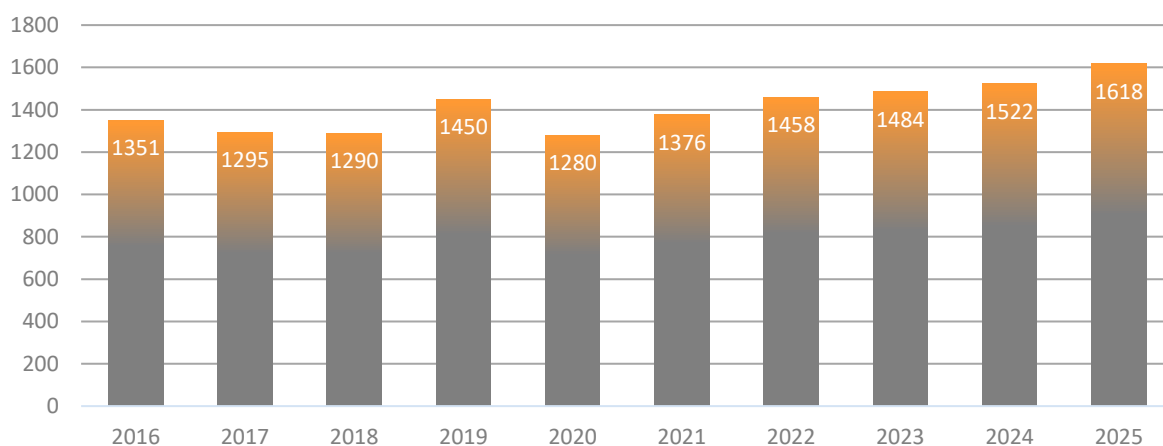
1. Verkehrsunfälle 2025

Das erste Kapitel gibt einen Überblick über die Entwicklungen, Auswirkungen und Ursachen der Strassenverkehrsunfälle im Kanton Solothurn. Detaillierte statistische Angaben mit umfassendem Zahlenmaterial sind im Anhang enthalten.

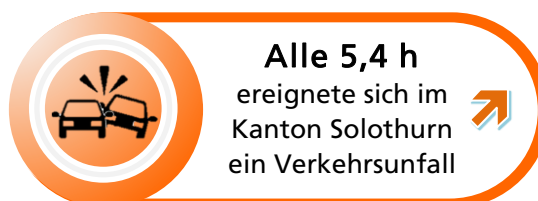
1.1 Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen

Im Jahr 2025 ist erneut ein Anstieg der rapportierten Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Insgesamt wurden auf dem Gebiet des Kantons Solothurn **1618 Verkehrsunfälle** polizeilich an die Staatsanwaltschaft rapportiert. Dies entspricht einem Anstieg von rund 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr und stellt ein Höchststand im Zehnjahresvergleich dar, wie die folgende Tabelle zeigt.

Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen 2016-2025



Die Zunahme der Verkehrsunfälle betreffen zu einem erheblichen Teil die Fahrzeugkategorien der Motorräder (+29 %), aber auch die Fortbewegungsmittel des Langsamverkehrs – insbesondere fahrzeugähnliche Geräte (fäG), E-Trottinette und E-Bikes – mit einer Zunahme von insgesamt rund 19 %. Die Verkehrsteilnehmenden dieser Kategorien sind im Strassenverkehr vergleichsweise wenig geschützt, was sich auch auf die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden auswirkt.

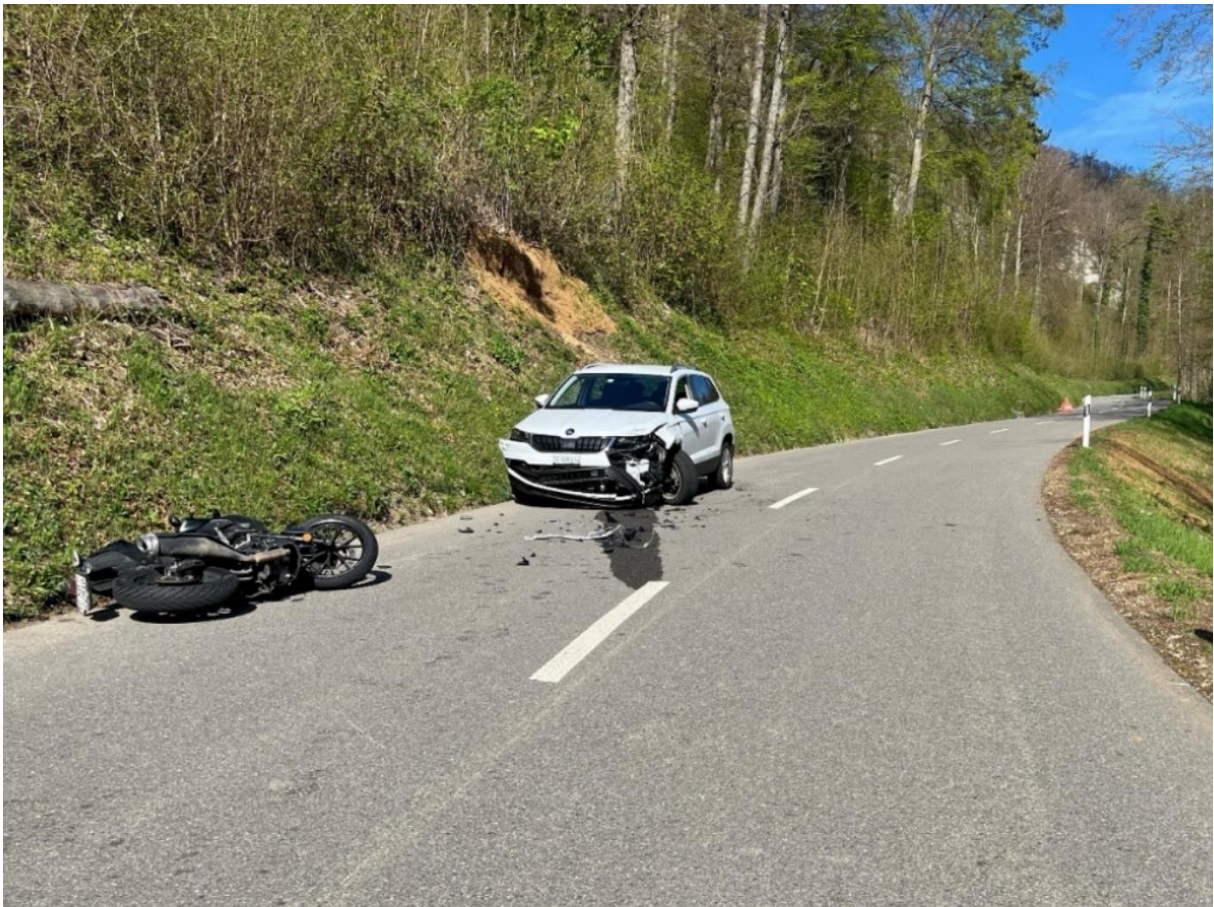
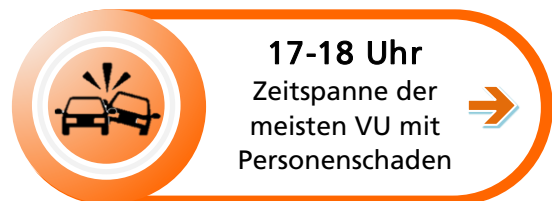
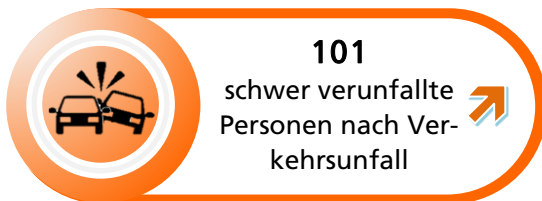




1.2 Unfälle mit Personenschaden

Mit dem Anstieg der rapportierten Ereignisse hat auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden im Berichtsjahr zugenommen. Insgesamt ist die Entwicklung jedoch differenziert zu betrachten. Die Zahl der schwer Verunfallten (schwer Verletzte und Getötete) bewegt sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Hervorzuheben ist insbesondere der deutliche Rückgang der Todesopfer im Strassenverkehr, während gleichzeitig eine leichte Zunahme der Schwerverletzten zu verzeichnen ist. Trotz des Umstandes, dass deutlich mehr Verkehrsunfälle mit Motorrädern sowie mit Fahrzeugen des Langsamverkehrs – also Verkehrsteilnehmende mit vergleichsweise geringem Schutz – registriert wurden, ist diese Entwicklung insgesamt doch als eher positiv zu bewerten.

Im Jahr 2025 verloren im Kanton Solothurn insgesamt 5 Personen ihr Leben im Strassenverkehr (2024: 14). Bei den Schwerverletzten ist ein Anstieg von 85 auf 96 Personen zu verzeichnen. Die Zahl der Leichtverletzten ist im Vergleich mit dem Vorjahr um rund ein Prozent auf 722 angestiegen.



Kollision zwischen Motorrad und Auto bei Überholmanöver in Hochwald, 14. April 2025.



1.3 Verkehrsteilnehmende und Verkehrsmittel

Wie bereits unter Punkt 1.1 kurz ausgeführt, zeigt sich die markanteste Zunahme bei den Fahrzeugkategorien Motorrad und Fahrzeugen des Langsamverkehrs. Auch bei Verkehrsunfällen mit Fussgängerbeteiligung ist im Berichtsjahr ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Einzig bei den Fahrrädern kann im 2025 im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang verzeichnet werden.

Bei den Motorradfahrenden zeigt sich dabei ein bedeutender Anstieg bei den Altersgruppen 18-24 Jahre sowie 45-64 Jahre. Beim Langsamverkehr hingegen unterscheiden sich die Altersgruppen je nach Fahrzeugart. Während bei den Unfällen mit fäG und E-Trottinetten häufig Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene beteiligt sind, zeigt sich bei den E-Bikes ein anderes Bild: Hier betrifft das Unfallgeschehen überwiegend Personen ab 45 Jahren bis ins Rentenalter. Auch die Bereitschaft für das freiwillige Helmtragen unterscheidet sich zwischen den Fahrzeuglenkenden stark. Insbesondere Lenkerinnen und Lenker von E-Trottinetten tragen vergleichsweise selten einen Schutzhelm.

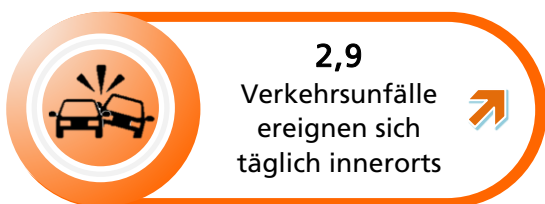
Die folgende Tabelle zeigt die Unfallzahlen nach Art der Mobilitätsform.

	2024	2025	Differenz	Differenz in %
Verkehrsteilnahme/-mittel				
Fussgänger	62	66	+4	+6 %
Fahrzeugähnliches Gerät (FäG)	8	12	+4	+50 %
Elektro-Trottinette	19	26	+7	+37 %
Fahrrad	94	88	-6	-7 %
E-Bike	74	82	+8	+11 %
Motorrad	112	145	+33	+29 %
Personenwagen	1'269	1'306	+37	+3 %
Personentransport (ohne öV)	14	15	+1	+7 %
Öffentlicher Verkehr (öV)	19	17	-2	-12 %
Sachentransport	248	269	+21	+8 %

1.4 Unfallursachen und -typen

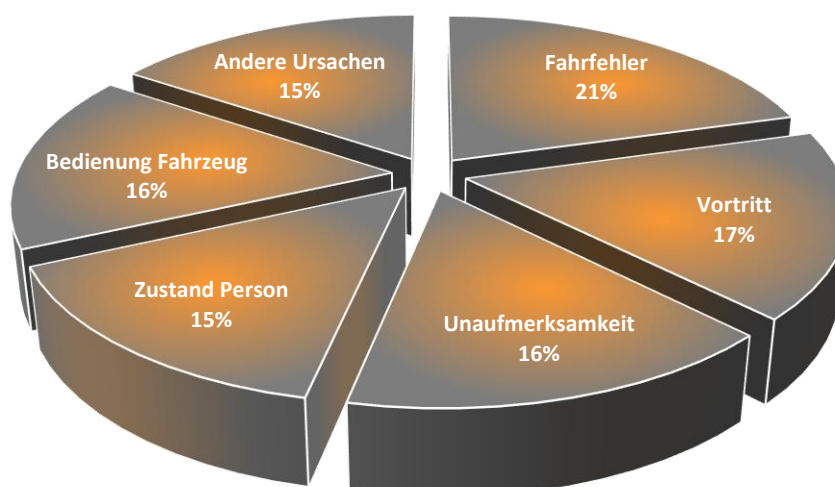
Die fünf häufigsten Unfallursachen im Kanton Solothurn bleiben seit mehreren Jahren weitgehend konstant. Lediglich die Reihenfolge dieser Hauptursachen wechselt teilweise Jahr zu Jahr. Im Berichtsjahr 2025 stehen **Fahrfehler** mit 334 Fällen an erster Stelle, gefolgt von **Vortritt** mit 273 Fällen, **Bedienung Fahrzeug** mit 261 Fällen, **Unaufmerksamkeit/Ablenkung** mit 256 Fällen und **Zustand Person** mit 241 Fällen. Eine Übersicht mit weiteren Erläuterungen zu den Begrifflichkeiten der Hauptursachen ist auf der nächsten Seite zu finden.

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 2025



Ursache	Erläuterung (nicht abschliessende Aufzählung)
Fahrfehler	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

Bei den Unfallursachen **Geschwindigkeit** (+19) und **Alkohol** (+12) gibt es ebenfalls eine Zunahme zu verzeichnen. Im Mehrjahresvergleich zeigen sich jedoch keine aussergewöhnlichen Abweichungen; zudem zählen diese beiden Faktoren nicht zu den Hauptursachen von Unfällen. Weitere Ausführungen finden sich unter den Abschnitten 3.1 und 3.2.

1.5 Fazit und Ausblick

Zusammenfassend zeigt das Unfallgeschehen im Jahr 2025 eine erneute Zunahme der rapportierten Verkehrsunfälle. Positiv hervorzuheben ist, dass sich die Zahl der schwersten Unfallfolgen insgesamt stabilisierte und insbesondere die Zahl der tödlichen Unfälle zurückging. Gleichzeitig weisen einzelne Bereiche weiterhin ein erhöhtes Risiko auf. Dazu gehören insbesondere Motorradunfälle sowie Unfälle im Zusammenhang mit Mobilitätsformen des Langsamverkehrs wie E-Bikes und Elektro-Trottinette.

Für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich daraus insbesondere Handlungsfelder bei der Weiterführung der Prävention im Motorradbereich und bei der Sensibilisierung des Langsamverkehrs. Auch die Fortsetzung einer entsprechend hohen Kontrollintensität leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die sichtbare Präsenz von Kontrollmassnahmen sensibilisiert die Verkehrsteilnehmenden zusätzlich und beinhaltet somit auch verkehrspräventive Aspekte.

2. 6-Streifen-Ausbau der A1 von Luterbach bis Härkingen

Aufgrund des kontinuierlich steigenden Verkehrsaufkommens ist der Autobahnabschnitt A1 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen einer regelmässigen Kapazitätsüberlastung ausgesetzt. Der 6-Streifen-Ausbau wird nun in drei Bauetappen bis 2032 realisiert. Seit Mai 2025 laufen die Bauarbeiten im Los West zwischen der Verzweigung Luterbach und dem Anschluss Wangen an der Aare. Gebaut wird in Richtung Bern und Zürich jeweils ein zusätzlicher Fahrstreifen. Damit einhergehend entstehen eine neue Aarebrücke, mehrere Über- und Unterführungen sowie diverse Nebenbauten. Die erste Bauetappe soll planmässig im 2027 abgeschlossen werden.



Grafik der Bauetappe Los West zwischen Luterbach und Wangen a. A.

2.1 Verkehrspolizeiliche Aufgaben im Zusammenhang mit dem Bauprojekt

Die Kantonspolizei Solothurn ist auf der Autobahn A1 durchgehend zwischen den Anschlüssen Kriegstetten und Rothrist zuständig. Damit trägt sie die Verantwortung für den gesamten Baustellenbereich – einschliesslich der Abschnitte auf Berner Kantonsgebiet. Diese überkantonale Zuständigkeit ist in den entsprechenden Vereinbarungen über die Aufgaben der Autobahnpolizei geregelt und stellt sicher, dass Einsatzführung, Kontrollen und Massnahmen zur Verkehrssicherheit entlang des gesamten betroffenen Streckenabschnitts einheitlich wahrgenommen werden. Dadurch ist die Kantonspolizei Solothurn eine direkt betroffene Partnerin des 6-Streifen-Ausbaus und demzufolge eng eingebunden. Sie trifft laufend Absprachen mit der Gebietseinheit, der NSNW AG, sowie der Bauleitung, führt Kontrollen im Baustellenperimeter durch und gewährleistet die Verkehrssicherheit unter teils erschwerten Bedingungen – sowohl im regulären Patrouillendienst als auch bei Sachverhaltsabklärungen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen.



Neubau der Aarebrücke A1 im Bereich Wangen a. A.

2.2 Verkehrsfluss und Entwicklung der Verkehrsunfälle

Aufgrund der temporären Geschwindigkeitsbegrenzung sowie der reduzierten Fahrstreifenbreiten im rund acht Kilometer langen Baustellenbereich zwischen Luterbach und Wangen a. A. verlangsamt sich der Verkehr erwartungsgemäss. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit in beide Richtungen gemäss Angaben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) auch bei guten Verkehrsbedingungen um durchschnittlich ein bis drei Minuten. Die Staus sind – wie bereits vor Beginn der Bauarbeiten – nicht in erster Linie auf die Baustelle zurückzuführen, sondern auf die generelle Überlastung dieses stark frequentierten Autobahnabschnitts. Genau diese Engpasssituation soll mit dem 6-Streifen-Ausbau nachhaltig behoben werden.

Ein Blick auf die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen im Baustellenperimeter zeigt eine deutliche Zunahme der Ereignisse. Zwischen Mai und Dezember 2025 hat sich die Zahl der polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle auf der Autobahn A1 zwischen Luterbach und Wangen an der Aare im Vergleich zur Vorjahresperiode von 59 auf 103 nahezu verdoppelt. Neben den klassischen Auffahrkollisionen, die häufig nicht oder nur indirekt mit der Baustelle in Zusammenhang stehen, ist insbesondere ein markanter Anstieg bei Überholunfällen sowie bei Kollisionen infolge von Fahrstreifenwechseln festzustellen. Diese Unfalltypen sind im direkten Zusammenhang mit den verengten Fahrstreifen, den temporären Kurvenführungen sowie den verkürzten Einspurstrecken im Bereich der Rastplätze Deitingen zu begründen.



Ereignisbewältigung nach Verkehrsunfall auf der A1 bei Deitingen am 1. Juli 2025.



3. Verkehrskontrollen

In diesem Kapitel wird die verkehrspolizeiliche Kontrolltätigkeit im Kanton Solothurn dargestellt. Der Fokus liegt auf Geschwindigkeitsüberwachungen, Kontrollen der Fahrfähigkeit, gezielten Kontrollen im Bereich des Schwerverkehrs sowie auf allgemeinen Verkehrskontrollen. Die Ausführungen werden durch entsprechendes statistisches Zahlenmaterial ergänzt.

3.1 Geschwindigkeitskontrollen

Regelmässige Geschwindigkeitskontrollen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem sie die Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten fördern und dadurch regelwidriges Fahrverhalten reduzieren. Dadurch sinkt sowohl das Unfallrisiko als auch – im Ereignisfall – die Schwere der Verletzungen. Die Kantonspolizei Solothurn hat die Strategie der konsequenten Geschwindigkeitskontrollen auch im 2025 weitergeführt und wird sie zur nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit auch weiterhin fortführen.

Im Berichtsjahr hat sich die Anzahl Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit gegenüber dem Vorjahr um rund 17 % auf 129 erhöht und liegt damit etwas unter dem Niveau von 2023. Zu beachten ist dabei, dass es sich in erster Linie um Unfälle handelt, die auf nicht angepasste Geschwindigkeit an die jeweiligen Strassen-, Witterungs- oder Verkehrsverhältnisse zurückzuführen sind, und nicht um Fälle, in denen die geltenden Tempolimiten überschritten wurden.

3.1.1 Messung mit mobilen und semistationären Anlagen

Die vier mobilen und die beiden semistationären Messanlagen werden einerseits gezielt zur Überwachung der geltenden Geschwindigkeitsregimes an neuralgischen und unfallträchtigen Örtlichkeiten eingesetzt, insbesondere auch im Umfeld von Schulanlagen und ähnlichen sensiblen Bereichen. Andererseits sollen die Kontrollen die fahrzeuglenkenden Personen, zu einem regelkonformen Verkehrsverhalten anhalten. Der konsequente Einsatz mobiler Messsysteme erweist sich dabei auch als wirksame präventive Massnahme, da Verkehrsteilnehmende jederzeit mit Kontrollen rechnen müssen. Im Juli 2025 kam es zu



einem Brandanschlag auf eine semistationäre Geschwindigkeitsmessanlage, was einen mehrwöchigen Ausfall dieses Anlagentyps zur Folge hatte. Dieser Umstand führte zu einem deutlichen Rückgang der mit semistationären Anlagen durchgeführten Messungen in der Berichtsperiode.

Mobile Anlagen	2024	2025	Veränderung
Anzahl Kontrollen	1'255	1'333	+78
Gemessene Fahrzeuge	2'317'689	2'274'541	-43'148
Anzahl Übertretungen	124'691	123'854	-837
Anzahl Übertretungen in %	5.38	5.45	+0.07

Semistationäre Anlagen	2024	2025	Veränderung
Anzahl Kontrollen	97	89	-8
Gemessene Fahrzeuge	8'073'260	6'870'443	-1'202'817
Anzahl Übertretungen	56'504	66'924	+10'420
Anzahl Übertretungen in %	0.70	0.97	+0.27



Messung mit ortsfesten Anlagen

Neben den mobilen und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen sind im Kanton Solothurn insgesamt 18 ortsfeste Geräte im Einsatz, die innerorts meist mit einer Rotlichtüberwachung kombiniert sind. Zwei reine Geschwindigkeitsmessanlagen befinden sich auf dem Streckennetz der Autobahn und zwar auf der A5 bei Biberist sowie auf der A1 bei Oberbuchsiten.

Fixe Anlagen	2024	2025	Veränderung
Autobahnen A1 und A5			
Gemessene Fahrzeuge	19'279'262	23'384'398	+4'105'136
Anzahl Übertretungen	25'128	40'203	+15'075
Anzahl Übertretungen in %	0.13	0.17	+0.04

Geschwindigkeit innerorts	2024	2025	Veränderung
Anzahl Übertretungen			
Anlage Grenchen	9	7	-2
Anlagen Olten	1'632	2'705	+1'073
Anlagen Solothurn	3'461	3'900	+439
Übrige Anlagen	1'013	963	-50

Rotlicht innerorts	2024	2025	Veränderung
Anzahl Übertretungen			
Anlage Grenchen	1'339	1'419	+80
Anlagen Olten	2'405	4'467	+2'062
Anlagen Solothurn	1'001	1'308	+307
Übrige Anlagen	116	139	+23

Auf den Autobahnen A1 und A5 stieg die Zahl der gemessenen Fahrzeuge 2025 deutlich auf über 23 Millionen an (+4,1 Mio. gegenüber 2024). Der Anstieg lässt sich durch den Ausfall einer Anlage in der Vorjahresperiode erklären. Gleichzeitig erhöhte sich auch die Übertretungsquote leicht von 0,13 % auf 0,17 %.

Im Innerortsbereich ist insbesondere in Olten ein deutlicher Anstieg festzustellen, der auf die Inbetriebnahme der neuen Anlage nach den Umbauarbeiten am Postplatz zurückzuführen ist. Dieselbe Ursache erklärt auch den entsprechenden Anstieg bei den Rotlichtüberwachungen an diesem Standort.



8
Raser
(ohne Unfall)



238'668
Geschwindigkeits-
widerhandlungen
festgestellt



3.1.2 Messungen mit handbedienten Lasergeräten

Für Örtlichkeiten, an denen klassische Radargeräte an ihre Grenzen stossen, kommen handbediente Lasermessgeräte zum Einsatz. Diese erlauben gezielte Kontrollen einzelner Schnellfahrer. Aufgrund von Personalengpässen wurden weniger Messungen durchgeführt, was den Rückgang der festgestellten Widerhandlungen erklärt.

Laser	2024	2025	Veränderung
Anzahl Kontrollen	46	31	-15
Anzahl Übertretungen	197	112	-85



3.1.3 Raser

Als Raser gilt gemäss Gesetz, wer durch besonders grobes und verkehrsregelwidriges Verhalten ein hohes Risiko für schwere oder tödliche Verkehrsunfälle in Kauf nimmt. Dazu zählen insbesondere eine massiv überschrittene Höchstgeschwindigkeit, waghalsige Überholmanöver sowie die Teilnahme an illegalen Rennen. Nach schweizerischem Strassenverkehrsrecht gilt als Raser, wer die nachfolgend aufgeführten Geschwindigkeitsüberschreitungen begeht.

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

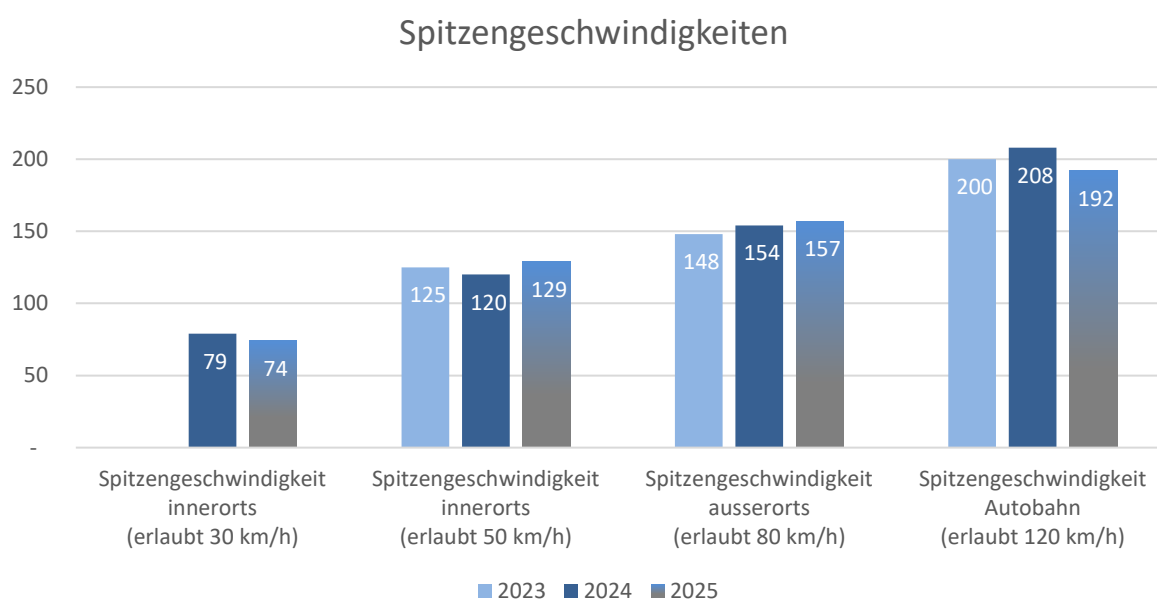
Geschwindigkeitsüberschreitungen nach dem vom ASTRA festgelegten Sicherheitsabzug.

Die Anzahl der registrierten Raserfälle zeigt in den letzten drei Jahren leichte Schwankungen. Nachdem im Jahr 2023 insgesamt neun Fälle verzeichnet wurden, stieg die Zahl 2024 auf 13 an. Im Jahr 2025 ging sie wieder auf acht Fälle zurück. Insgesamt bewegt sich die Anzahl der Fälle damit weiterhin auf einem vergleichsweise tiefen Niveau. Die Entwicklung deutet darauf hin, dass es zwar von Jahr zu Jahr zu gewissen Schwankungen kommen kann, jedoch kein klarer langfristiger Anstieg erkennbar ist.

Raser	2023	2024	2025
Raser-Tatbestand erfüllt	9	13	8

3.1.4 Spitzengeschwindigkeiten

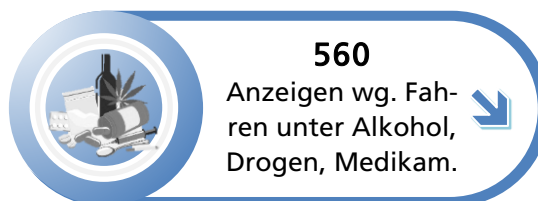
Die Übersicht zeigt die gemessenen Spitzengeschwindigkeiten nach Ortslage. Im Vergleich zu den Vorjahren sind keine wesentlichen Abweichungen festzustellen; die Werte liegen insgesamt auf einem ähnlichen Niveau. Die Erhebung der Spitzengeschwindigkeit bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfolgt erst seit 2024.





3.2 Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch psychotrope Substanzen

Die Fahrfähigkeit bezeichnet die aktuelle körperliche und geistige Befähigung einer Person, ein Fahrzeug während der gesamten Fahrtdauer sicher und verantwortungsvoll zu führen. Sie kann durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt werden, wie bspw. durch Übermüdung oder medizinische Ursachen. Von besonderer Bedeutung ist zudem der Konsum psychotroper Substanzen, der die Fahrfähigkeit erheblich einschränken kann. Solche Stoffe stellen im Strassenverkehr ein erhebliches Risiko dar, da sie Wahrnehmung, Denkvermögen, Gefühlslage und Handlungsfähigkeit beeinflussen. In einem fahrunfähigen Zustand ist es nachweislich kaum möglich, auf plötzlich auftretende oder komplexe Verkehrssituationen angemessen und rechtzeitig zu reagieren.



3.2.1 Fahren unter Einfluss von Alkohol

In der Berichtsperiode ist im Zusammenhang mit Fahren unter Alkoholeinfluss im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 12 % festzustellen. Dieser Rückgang ist jedoch nicht auf eine tatsächliche Abnahme dieses Phänomens zurückzuführen, sondern steht in unmittelbarem Zusammenhang mit einer reduzierten Kontrollintensität. Aufgrund der notwendigen Bündelung der sicherheitspolizeilichen Ressourcen lag der Schwerpunkt verstärkt auf der Bekämpfung lokaler Intensivtäter im Bereich von Einbruchdiebstählen und der Präsenz im öffentlichen Raum. Die damit verbundene Verschiebung des Kontrollschwerpunktes erklärt den Rückgang in den Bereichen Fahren unter Alkohol-, aber auch Drogen- oder Medikamenteneinfluss.

Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ)	2024	2025	Veränderung	Differenz in %
0.05 – 0.24 mg/l ¹	14	17	+3	+21 %
0.25 – 0.39 mg/l	132	112	-20	-15 %
>0.40 mg/l	213	186	-27	-13 %
Total	359	315	-44	-12 %

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.

Im Jahr 2025 ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Alkohol von 129 auf 141 gestiegen. Dieser Anstieg deutet darauf hin, dass weniger intensive Kontrollen möglicherweise zu einer höheren Unfallrate beigetragen haben. Trotz der Zunahme der Verkehrsunfälle mit dem Einfluss Alkohol, ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden leicht zurückgegangen.

3.2.2 Fahren unter Einfluss von Drogen und Medikamenten

Fahren unter Drogen und Medikamenteneinfluss	2024	2025	Differenz	Differenz in %
Fahren unter Drogen (FuD)	344	237	-107	-31 %
Fahren unter Medikamenteneinfluss (FuM) ²	7	8	+1	+14 %
Total	351	245	-106	-30 %

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.

Beim Phänomen Fahren unter Drogen und/oder Medikamenten ist im Jahr 2025 ein deutlicher Rückgang von gesamthaft 30 % zu verzeichnen. Die markante Abnahme ist ebenfalls primär im Kontext der unter Punkt 3.2.1 dargestellten Kräfteverschiebung zu interpretieren und stellt keine verlässliche Abbildung der realen Verhältnisse auf der Strasse dar.

3.3 Autoposing und Verkehrslärm

Autoposer verursachen nicht nur unnötigen Lärm und zusätzliche Umweltbelastung, sondern schüchtern andere Verkehrsteilnehmende ein und belästigen die Anwohner. Angehörige der Szene wollen mit leistungsstarken und oftmals technisch abgeänderten Premiumfahrzeugen auffallen. Dies nicht primär durch ihre Präsenz, sondern durch Inszenierung, denn man hört sie, bevor man sie sieht. **Schaufenster werden zu Spiegeln und Tunnel zu Konzertsälen – es zählt vor allem eines: Aufmerksamkeit!**

Diese Form der Selbstdarstellung geht oftmals mit vermeidbarem und übermässigem Verkehrslärm einher. Lärm ist jedoch kein bloss subjektives Ärgernis, sondern eine messbare Belastung für Gesundheit und Lebensqualität. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten führt unnötiger Motorenlärm zu Störungen der Nachtruhe und Stressreaktionen. Die geltenden gesetzlichen Bestimmungen untersagen vermeidbaren Lärm sowie technische Manipulationen an Fahrzeugen, welche zu erhöhten Emissionen führen. Dennoch bestehen im Bereich Lärmbeurteilung und -messung vielschichtige Herausforderungen. Einerseits fehlen einheitliche Rahmenbedingungen in Bezug auf die Dezibel-Grenzwerte andererseits sind gerade elektronische Manipulationen an Fahrzeugen bei Strassenkontrollen nur schwer feststellbar.



Gesamtschweizerisch zeigt sich zudem ein ähnliches Bild: Übermässiger Fahrzeuglärm – insbesondere im Zusammenhang mit der Poserszene – bleibt trotz bestehender Vorschriften eine Herausforderung. Wie im Bericht des UVEK «Rechtliche und technische Abklärungen zur Anwendung von Lärmblitzern» vom 12. Dezember 2025 festgehalten, stehen sowohl technische als auch rechtliche Hürden einer direkten Sanktionierung mittels automatisierter Lärmmesssysteme entgegen.

Gesamtschweizerisch zeigt sich zudem ein ähnliches Bild: Übermässiger Fahrzeuglärm – insbesondere im Zusammenhang mit der Poserszene – bleibt trotz bestehender Vorschriften eine Herausforderung. Wie im Bericht des UVEK «Rechtliche und technische Abklärungen zur Anwendung von Lärmblitzern» vom 12. Dezember 2025 festgehalten, stehen sowohl technische als auch rechtliche Hürden einer direkten Sanktionierung mittels automatisierter Lärmmesssysteme entgegen.

Im Kanton Solothurn ist im Berichtsjahr ein Rückgang der Autoposer-Szene festzustellen. Faktisch widerspiegeln das die Zahlen zu Strafanzeigen und Fahrzeug-Sicherstellungen. Daneben sind auch die subjektiven Rückmeldungen der Front-Mitarbeitenden dahingehend, dass sich die Posing-Thematik auf dem solothurnischen Kantonsgebiet etwas abgeflacht hat. Nichtsdestotrotz wird die Polizei auch zukünftig im Rahmen der personellen Möglichkeiten an neuralgischen Punkten Schwerpunkt-Kontrollen durchführen.

Facts rund um das Auto-Posing	2023	2024	2025
Total Strafanzeigen gegen Autoposer	72	46	32
Sicherstellungen zuhanden der MFK des Kantons Solothurn	24	9	6



3.4 Allgemeine Verkehrskontrollen

Die im Kapitel aufgeführten Widerhandlungen wurden sowohl im Rahmen von gezielten Kontrollaktionen als auch im allgemeinen Patrouillendienst festgestellt. Die Fallzahlen liegen nahezu auf dem Niveau der Vorjahre. Ein Rückgang ist bei «Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert» und «Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung» zu verzeichnen. Grund dafür ist unter anderem die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach ein kurzfristiger Blick auf das Display nicht in jedem Fall strafbar sein muss. Dagegen zeigt «Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis» eine deutliche Zunahme, vor allem durch gezielte Schwerpunktkontrollen im Bereich motorisierter Langsamverkehr (E-Scooter, E-Bikes). Diese Kontrollen bauten auf Präventionskampagnen der Vorjahre auf und dienten der Sensibilisierung sowie der Durchsetzung der Vorschriften.

Festgestellte Widerhandlungen	2023	2024	2025
Mangelnder Abstand	33	36	26
Vornahme einer Verrichtung, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert	255	115	69
Vereiste Scheiben 'Guckloch'	43	50	47
Eisplatten auf Fahrzeugdach	6	14	3
Führen eines Motorfahrzeuges ohne Führerausweis	187	276	325
Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung	1'610	868	515
Nichttragen der Sicherheitsgurten	930	710	766
Unterlassen der Richtungsanzeige	91	76	74
Rollstopp	44	41	20
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	19	13	12
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Motorfahrzeug	25	21	27
Fahren ohne Licht bei Nacht mit Fahrrad/Mofa	57	73	49

3.5 Kontrollen des Schwerververkehrs

Seit September 2024 ist in Oensingen das neue Schwerververkehrskontrollzentrum (SVKZ) im operativen Betrieb. Mit der modernen und gezielt auf den Kontrollbetrieb für schwere Motorwagen ausgelegten Infrastruktur des SVKZ lassen sich einerseits effiziente aber andererseits auch technisch tiefgreifendere Kontrollen durchführen. Da nun sämtliche Fahrzeuge im Kontrollbetrieb SVKZ zentral und deutlich intensiver kontrolliert werden, sind die aktuellen Statistiken nur bedingt mit den Vorjahren vergleichbar. Insgesamt werden zwar weniger Fahrzeuge überprüft, dafür jedoch wesentlich gründlicher und technisch umfassender als bisher. Hervorzuheben sind insbesondere 433 Strafanzeigen wegen technischen Mängeln oder Manipulationen mit Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge.



Kontrolle eines Fahrzeuges im Luigi Colani Design; SVKZ



Neben dem Kontrollbetrieb des SVKZ wurden in der Berichtsperiode zusätzlich Intensivierungsstunden im Bereich Schwerverkehr gemäss Leistungsauftrag des ASTRA geleistet. Diese Kontrollstunden werden pauschal vergütet und finden auch ausserhalb des SVKZ statt.

Strassenkontrollen	2023	2024	2025
Kontrollierte Fahrzeuge; schweizerische Immatrikulation	3'235	2'237	1'457
Kontrollierte Fahrzeuge; ausländische Immatrikulation	2'672	1'899	2'220
Kontrollierte Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern (ADR/SDR)	217	282	262
Kontrollierte Gesellschaftswagen (Car)	114	109	87
Stillgelegte Fahrzeuge; schweizerische Immatrikulation	319	249	273
Stillgelegte Fahrzeuge; ausländische Immatrikulation	169	135	298
Anzahl Strafanzeigen total	1'344	1'422	2'087
Anzahl Ordnungsbussen total	542	422	72

Betriebskontrollen	2023	2024	2025
Kontrollierte Fahrzeuge ARV anl. Betriebskontrollen	586	575	477

3.5.1 Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen

Tiertransporte nehmen im Bereich der gewerbsmässigen Strassentransporte eine besondere Stellung ein. Neben den Vorschriften des Strassenverkehrsrechts sind dabei insbesondere auch die umfangreichen Bestimmungen des Tierschutzgesetzes konsequent einzuhalten. Bei gezielten Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen prüfen die Einsatzkräfte dadurch nicht nur die allgemeinen Verkehrsvorschriften, sondern legen ein besonderes Augenmerk auf das Tierwohl. Kontrolliert werden unter anderem die fachgerechte Einstreu, eine ausreichende Luftzufuhr, die Dichtheit der Fahrzeuge sowie weitere tierschutzrechtliche Anforderungen. Bei spezifischen Schwerpunktkontrollen wird das Kontrollpersonal des Schwerverkehrs durch speziell ausgebildete Mitarbeitende des Fachbereichs Tierschutz und Umwelt unterstützt.



Die Zahl der Anzeigen im Bereich Tiertransporte ist im Berichtsjahr erneut zurückgegangen. Dies ist unter anderem auf die kontinuierlich ausgebauten Aus- und Weiterbildung durch den zuständigen Branchenverband zurückzuführen, wodurch das Fachwissen und die Sensibilität der Transportunternehmen weiter gestärkt wurden. Gekoppelt mit den konsequenten Kontrollen durch die Polizei, aber auch in den Schlachthöfen, ist erfreulicherweise eine Tendenz zur verbesserten Einhaltung der Vorschriften zu beobachten.

Tiertransportkontrollen	2023	2024	2025
Anzahl Grosskontrollen Tiertransportfahrzeuge	2	2	2
Kontrollierte Tiertransportfahrzeuge	151	91	65
Übertretungen im Bereich Tierschutz während Transport	12	9	4



4. Verkehrspolizeiliche Prävention

Ein zentrales Element der verkehrspolizeilichen Arbeit ist mitunter die Prävention. Damit soll das Risikobewusstsein bei den Verkehrsteilnehmenden gestärkt und ein regelkonformes sowie rücksichtsvolles Verhalten gefördert werden. Die Polizei Kanton Solothurn setzt sich mit grossem Engagement dafür ein. Neben gezielten Kampagnen sowie der Teilnahme an Messen, Veranstaltungen und Elternabenden werden aktuelle und saisonale Verkehrsthemen aufgegriffen und auch über die sozialen Medienkanäle einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

4.1 Präventionskampagne «schliifts?!»

Mit den steigenden Temperaturen im Frühling beginnt jeweils die Motorradsaison und damit nimmt erfahrungsgemäss auch die Zahl der Töff-Unfälle zu. Zum Saisonauftakt im April 2025 wurden mit der Kampagne **«schliifts?!»** Motorradfahrende für vorausschauendes, rücksichtsvolles Fahren und speziell für sichere Kurventechnik sensibilisiert.

Der Fokus wurde bewusst auf den Motorradverkehr gelegt, da insbesondere auf kurvenreichen Strecken wie dem Passwang, Gempen, Balmberg u.v.m. wiederholt kritische Situationen – insbesondere auch im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr – festgestellt wurden.

Diese Kampagne wurde ursprünglich von der Kantonspolizei Bern lanciert. Der gemeinsame Auftritt schafft einen hohen Wiedererkennungseffekt und verstärkt die präventive Wirkung über die Kantons Grenzen hinweg.

Die Verkehrsunfallstatistik (vergl. Kapitel 1) zeigt, dass sich insbesondere im Bereich der Motorradunfälle zuletzt ein negativer Trend entwickelt hat. Entsprechend ist auch die Anzahl der Verletzten in dieser Fahrzeugkategorie gestiegen. Aus diesem Grund wird die Kampagne **«schliifts?!»** im Jahr 2026 weitergeführt. Neben Kommunikationsmassnahmen wird die Präventionsarbeit auch direkt vor Ort fortgesetzt. So wird die Polizei beispielsweise im April 2026 wiederum an den Töff-Test-Tagen in Derendingen mit einem Präventionsstand vor Ort sein.

Ziel ist es, die Aufmerksamkeit für die Risiken im Motorradverkehr weiterhin hochzuhalten und damit einen Beitrag zur Reduktion von Unfällen und Verletzten leisten zu können.



Kantonspolizei Bern,
police.be.ch



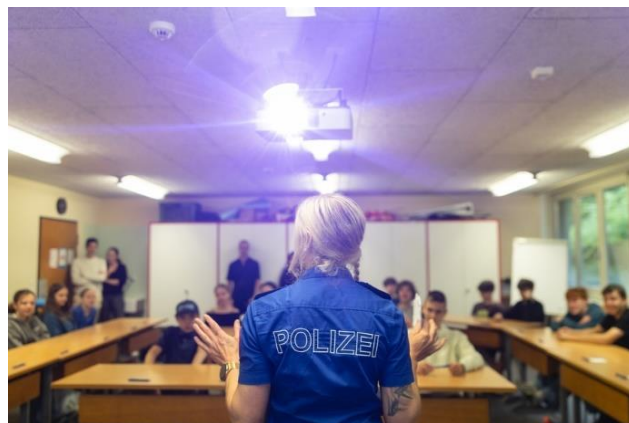
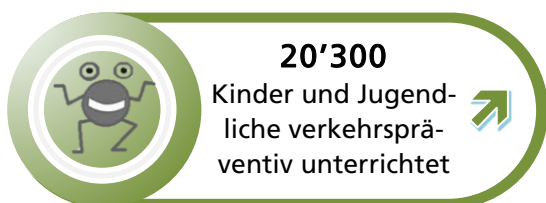
Kantonspolizei Solothurn,
polizei.so.ch



4.2 Verkehrsunterricht an den Volksschulen

Ein besonderes Augenmerk gilt den jungen Verkehrsteilnehmenden. Im Jahr 2025 vermittelte die Verkehrsinstruktion der Polizei Kanton Solothurn in rund 310 Kindergärten etwa 5'700 Kindern die Grundlagen für ein sicheres Verhalten im Strassenverkehr. An den Primarschulen wurden in über 700 Klassen rund 11'500 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Während in der ersten Klasse die Vertiefung der im Kindergarten erlernten Grundlagen im Zentrum stand, wurde in der zweiten Klasse der Fokus auf den sicheren Umgang mit fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) gelegt. In der vierten und fünften Klasse lag der Schwerpunkt bei Themen wie Vortrittsrecht, Toter Winkel und Sichtbarkeit sowie der Vorbereitung auf die Veloprüfung. An 53 Prüfungsstandorten im ganzen Kanton fanden zwischen Mai und Juli 2025 für 2'768 Schülerinnen und Schüler der vierten Klasse die Veloprüfung statt. Die Durchfallquote lag – analog den Vorjahren – bei rund 2 Prozent. An insgesamt 14 Oberstufenzentren wurden 3'139 Jugendliche in rund 500 Unterrichtseinheiten gezielt für Risiken und Gefahrensituationen im Strassenverkehr sensibilisiert. Mit dem Programm «Lernen durch Erleben» erfahren die Oberstufenschülerinnen und -schüler auf Augenhöhe praxisnahe und nachhaltige Eindrücke zum toten Winkel bei Lastwagen oder dem Helmtragen.

Ergänzend dazu fanden an sieben HPSZ-Standorten etwa 80 speziell angepasste Lektionen statt. In diesen Sequenzen wurden Kinder mit Sonderstatus ihrem Entwicklungsstand entsprechend im sicheren Verhalten im Strassenverkehr geschult.



4.3 Verkehrsunfallprävention an Berufsfachschulen

Im Spätherbst 2025 wurde wiederum die Verkehrsunfall- und Raserprävention an den kantonalen Berufsfachschulen in Solothurn, Grenchen und Olten durchgeführt – ergänzend zum Unterricht an der Volksschule. Die insgesamt 46 Veranstaltungen fanden in Zusammenarbeit und Co-Moderation mit Roadcross Schweiz statt. Insgesamt nahmen rund 1'800 Lernende des zweiten Lehrjahres daran teil.



5. 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)
Infrastruktur	380	Sachentransport
	410	Innerorts
	420	Ausserorts (ohne Autobahn, Autostrasse und AB-Nebenanlage)
	430	Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage
	440	Schulweg
	450	Fussgängerstreifen
Hauptursache	460	Baustelle
	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 > Unfallerfassung

Gebrauchte Fahrzeugarten

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

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 > Unfallerfassung

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 > Unfallerfassung

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 > Unfallerfassung

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

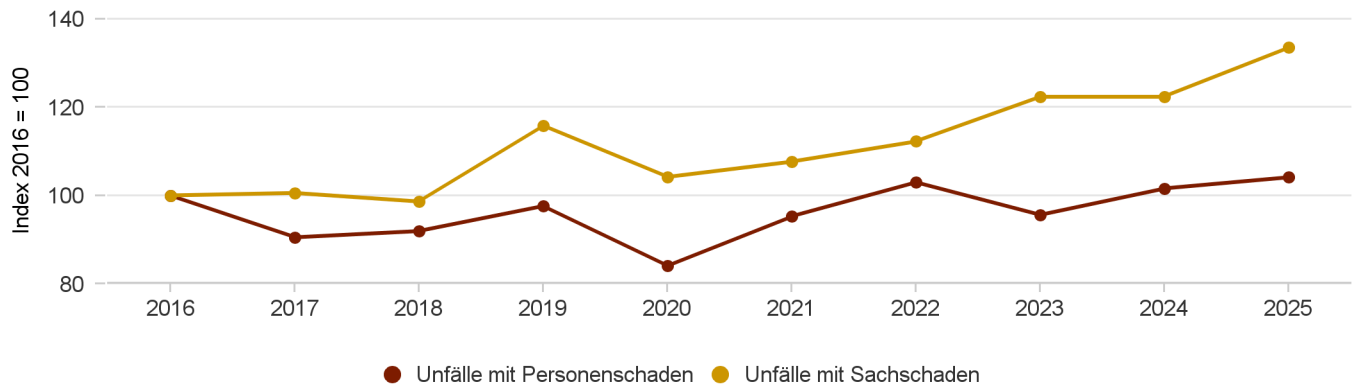
Siehe Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls UAP unter www.unfalldaten.ch > Grundlagen > Unfallerfassung

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

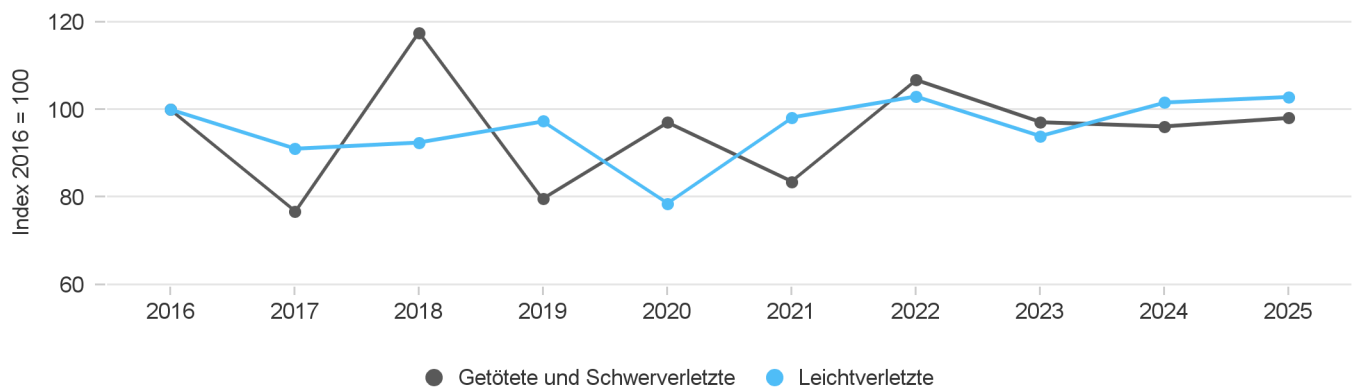


	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle	1 351	1 295	1 290	1 450	1 280	1 376	1 458	1 484	1 522	1 618
Unfälle mit Sachschaden	719	723	709	833	749	774	807	880	880	960
Unfälle mit Personenschaden	632	572	581	617	531	602	651	604	642	658
Unfälle mit Getöteten	6	7	8	2	5	8	14	3	14	5
Unfälle mit Schwerverletzten	91	68	101	77	89	75	88	91	81	93
mit lebensbedrohlich Verletzten ¹	6	6	7	8	5	4	2	5	3	8
mit erheblich Verletzten ¹	85	62	94	69	84	71	86	86	78	85
Unfälle mit Leichtverletzten	535	497	472	538	437	519	549	510	547	560

N/A: nicht verfügbar

Verunfallte

nach Unfallfolgen



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total Verunfallte	805	718	770	765	651	775	833	759	812	823
Getötete	6	7	9	2	5	9	14	3	14	5
Schwerverletzte	97	72	112	80	95	77	96	97	85	96
davon lebensbedrohlich Verletzte ¹	6	6	8	8	6	4	2	5	4	8
davon erheblich Verletzte ¹	91	66	104	72	89	73	94	92	81	88
Leichtverletzte	702	639	649	683	551	689	723	659	713	722

N/A: nicht verfügbar

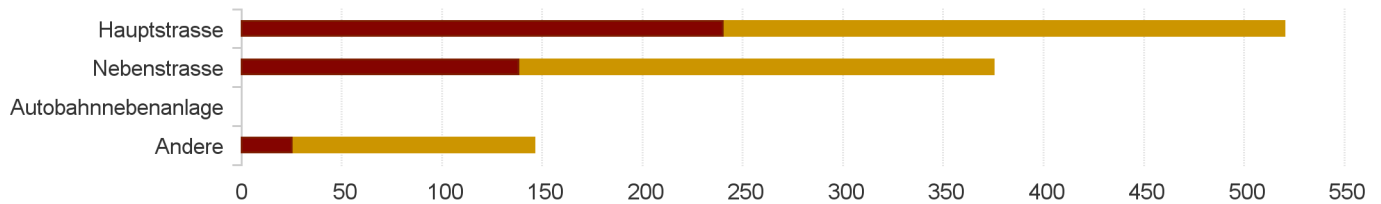
¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar



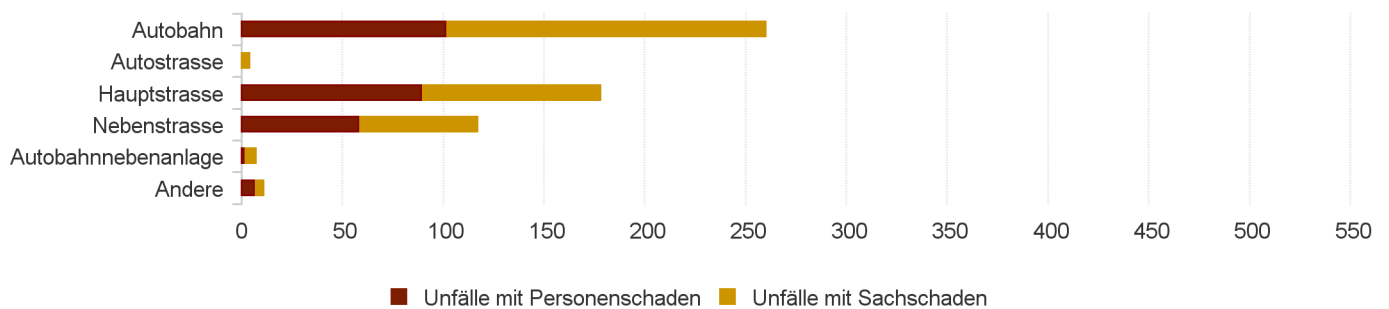
Unfälle

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		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
Autobahn	159	101	1	4	1	3	161
Autostrasse	4	0	0	0	0	0	0
Hauptstrasse	369	329	2	49	4	45	343
davon innerorts	280	240	2	29	1	28	253
davon ausserorts	89	89	0	20	3	17	90
Nebenstrasse	296	196	2	36	2	34	191
davon innerorts	237	138	0	21	0	21	136
davon ausserorts	59	58	2	15	2	13	55
Autobahnnebenanlage	6	1	0	0	0	0	1
Andere	126	31	0	7	1	6	26
davon innerorts	121	25	0	5	1	4	21
davon ausserorts	5	6	0	2	0	2	5

nach Unfallfolgen und Ortslage

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
Innerorts	638	403	2	55	2	53	410
Ausserorts	322	255	3	41	6	35	312

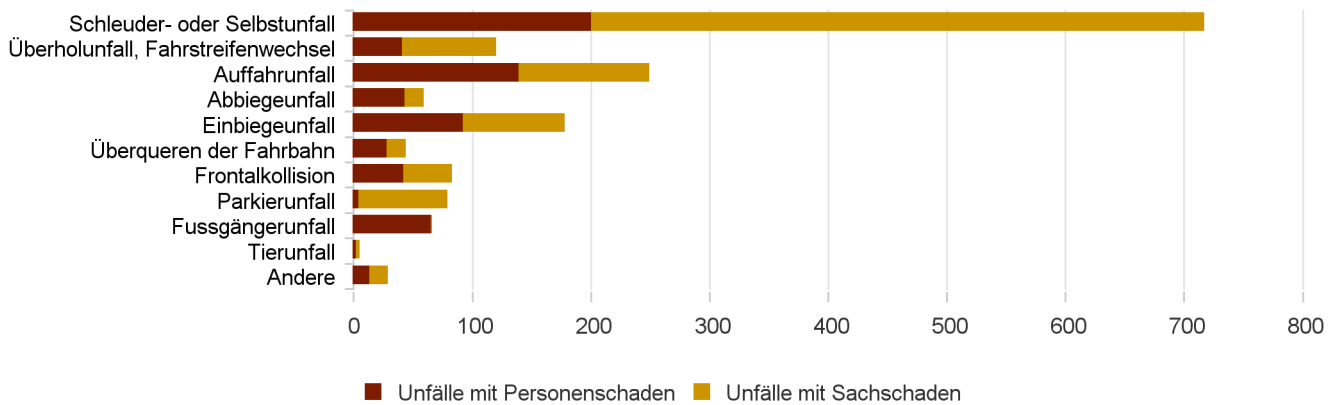
N/A: nicht verfügbar

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



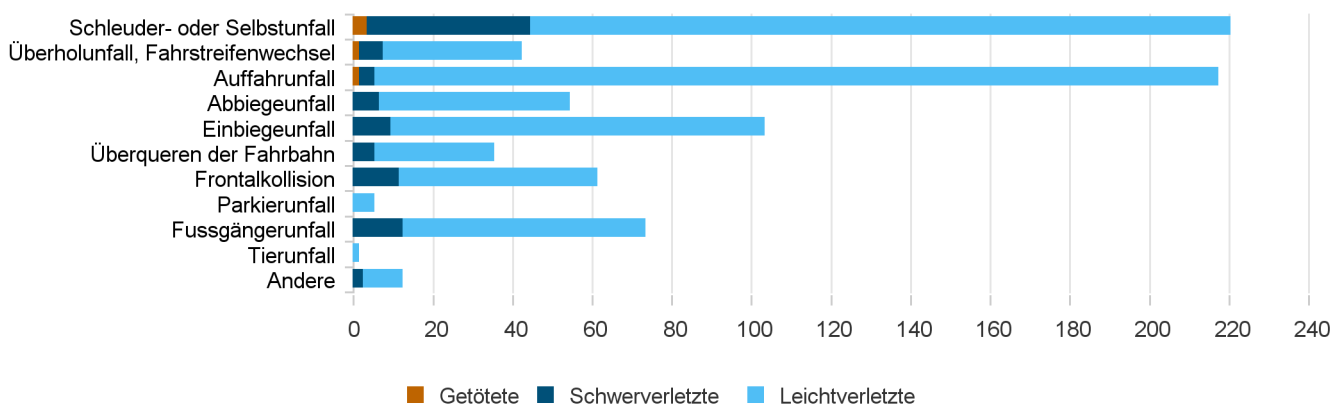
Unfälle

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	960	658	5	96	8	88	722
Schleuder- oder Selbstunfall	517	199	3	41	3	38	176
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	79	40	1	6	1	5	35
Auffahrunfall	110	138	1	4	0	4	212
Abbiegeunfall	16	42	0	6	0	6	48
Einbiegeunfall	86	91	0	9	2	7	94
Überqueren der Fahrbahn	16	27	0	5	0	5	30
Frontalkollision	41	41	0	11	1	10	50
Parkierunfall	75	3	0	0	0	0	5
Fussgängerunfall	1	64	0	12	0	12	61
Tierunfall	3	1	0	0	0	0	1
Andere	16	12	0	2	1	1	10

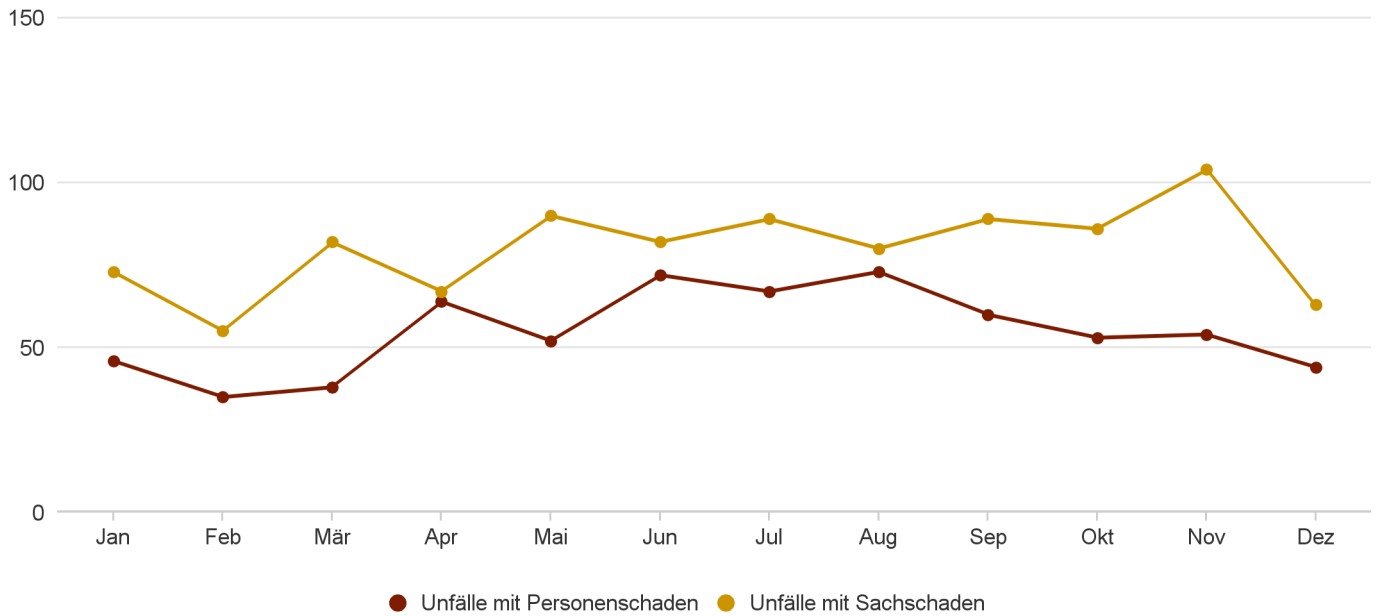
N/A: nicht verfügbar

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		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
Januar	73	46	0	6	0	6	53
Februar	55	35	1	4	0	4	45
März	82	38	0	9	0	9	35
April	67	64	1	4	0	4	74
Mai	90	52	0	8	0	8	62
Juni	82	72	0	15	2	13	74
Juli	89	67	0	11	1	10	77
August	80	73	1	11	0	11	71
September	89	60	1	14	2	12	61
Oktober	86	53	0	6	2	4	64
November	104	54	0	5	1	4	56
Dezember	63	44	1	3	0	3	50

N/A: nicht verfügbar

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

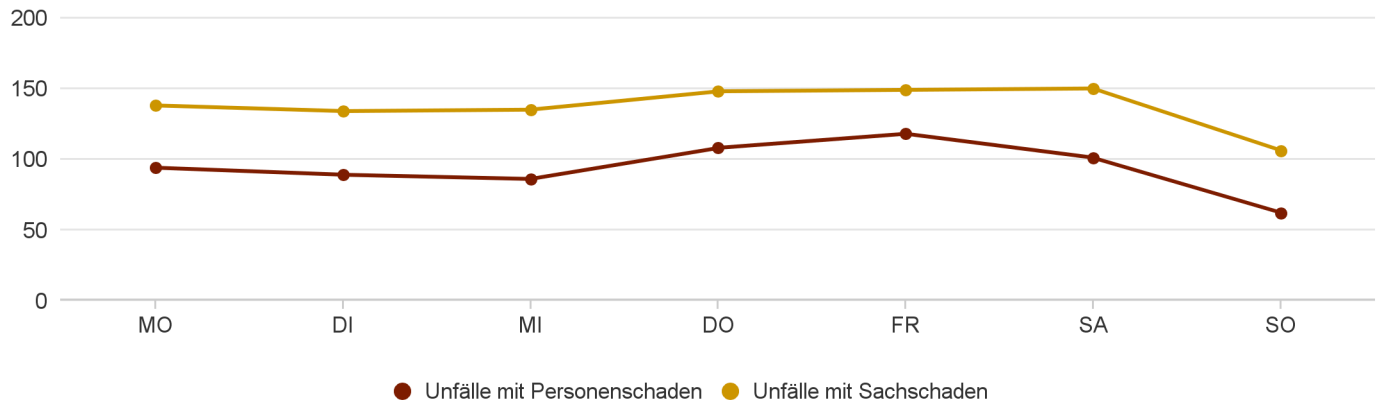


Übersicht: Wochentag

SO; 2025

Unfälle

nach Unfallfolgen und Wochentag



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Wochentag

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
Montag	138	94	1	14	0	14	91
Dienstag	134	89	1	9	1	8	109
Mittwoch	135	86	0	15	2	13	96
Donnerstag	148	108	1	17	1	16	114
Freitag	149	118	1	19	2	17	132
Samstag	150	101	0	14	2	12	110
Sonntag	106	62	1	8	0	8	70

N/A: nicht verfügbar

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

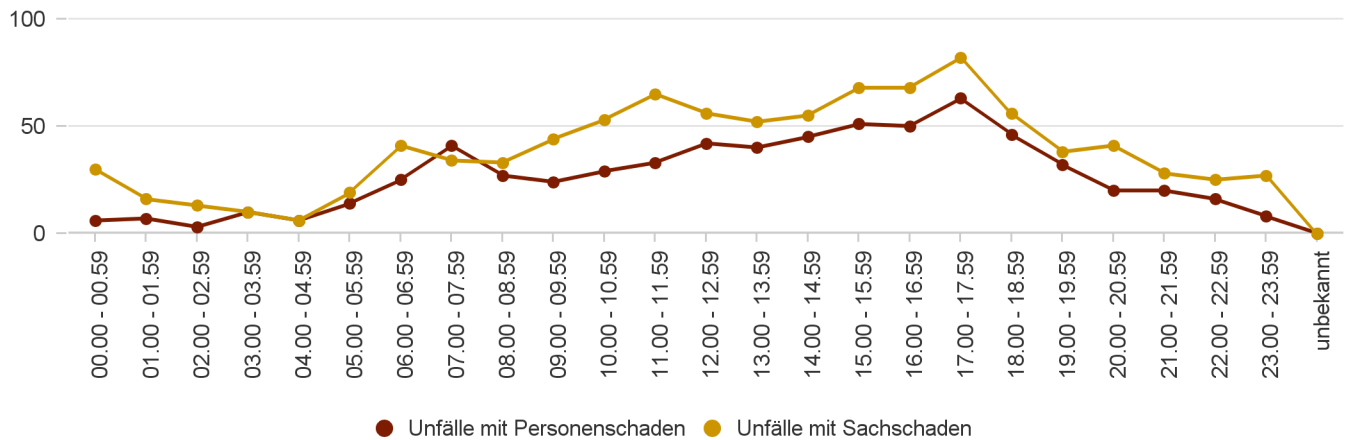


Übersicht: Stunde

SO; 2025

Unfälle

nach Unfallfolgen und Stunde



Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Stunde

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
00.00 - 00.59	30	6	0	0	0	0	7
01.00 - 01.59	16	7	0	0	0	0	10
02.00 - 02.59	13	3	0	0	0	0	3
03.00 - 03.59	10	10	0	1	0	1	12
04.00 - 04.59	6	6	0	1	0	1	5
05.00 - 05.59	19	14	0	2	0	2	13
06.00 - 06.59	41	25	1	3	0	3	25
07.00 - 07.59	34	41	0	6	0	6	39
08.00 - 08.59	33	27	0	4	1	3	32
09.00 - 09.59	44	24	0	1	0	1	24
10.00 - 10.59	53	29	0	6	1	5	26
11.00 - 11.59	65	33	0	5	0	5	31
12.00 - 12.59	56	42	0	7	1	6	55
13.00 - 13.59	52	40	0	9	0	9	42
14.00 - 14.59	55	45	0	7	0	7	57
15.00 - 15.59	68	51	2	8	2	6	53
16.00 - 16.59	68	50	0	3	0	3	56
17.00 - 17.59	82	63	1	11	1	10	71
18.00 - 18.59	56	46	0	6	0	6	50
19.00 - 19.59	38	32	0	7	1	6	41
20.00 - 20.59	41	20	0	2	0	2	20
21.00 - 21.59	28	20	1	2	1	1	20
22.00 - 22.59	25	16	0	3	0	3	18
23.00 - 23.59	27	8	0	2	0	2	12
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

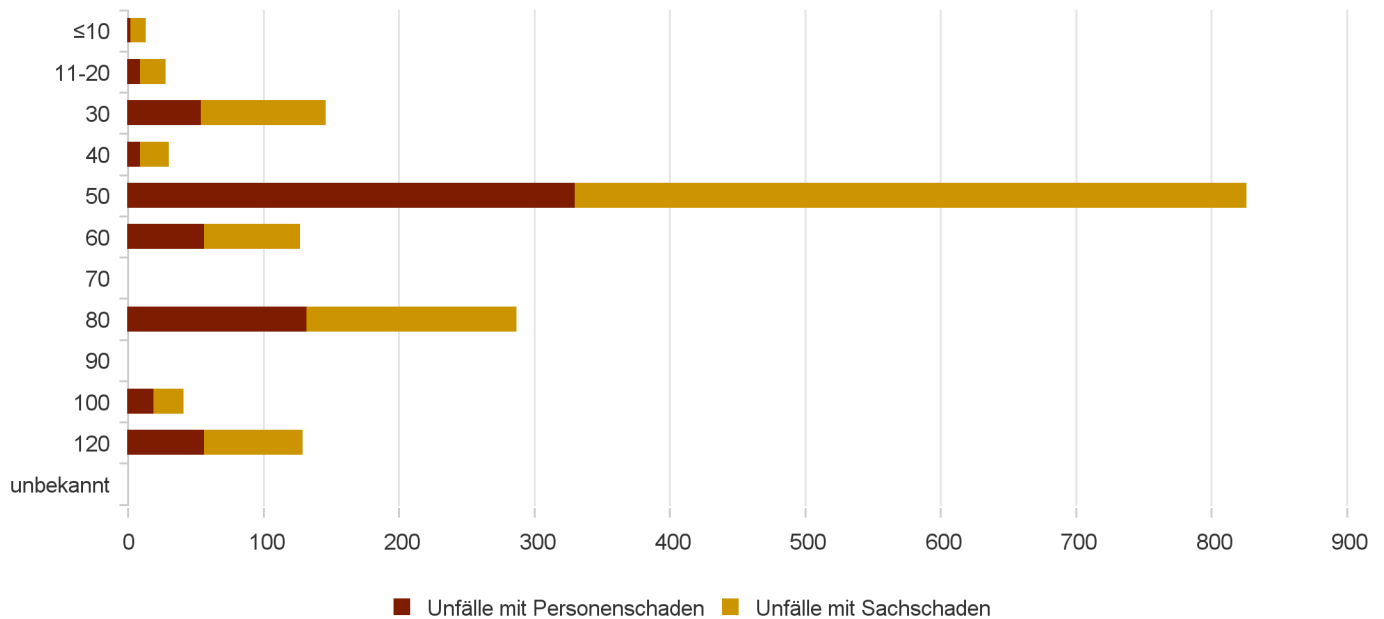
N/A: nicht verfügbar

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		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	960	658	5	96	8	88	722
≤10	11	1	0	0	0	0	1
11-20	19	8	0	2	0	2	6
30	92	53	0	9	1	8	47
40	21	8	0	1	1	0	10
50	496	329	2	45	2	43	338
60	71	55	1	9	0	9	62
70	0	0	0	0	0	0	0
80	155	131	1	28	4	24	142
90	0	0	0	0	0	0	0
100	22	18	0	1	0	1	28
120	73	55	1	1	0	1	88
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0

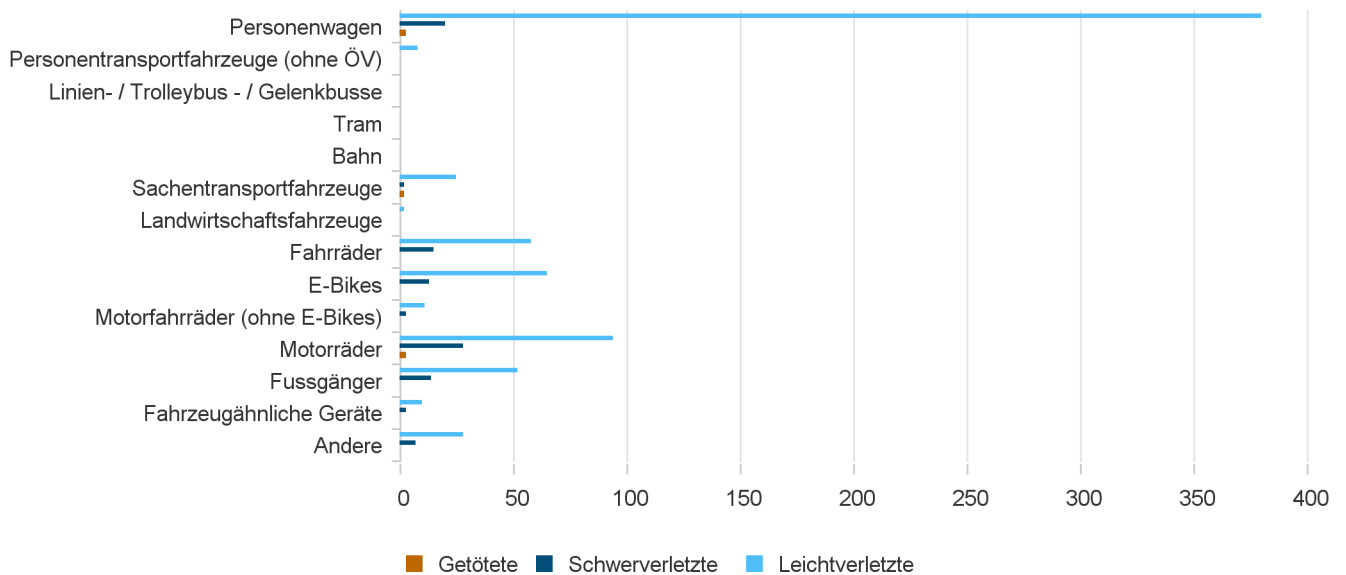
N/A: nicht verfügbar

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	5	96	8	88	722
Personenwagen	2	19	1	18	379
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	0	0	7
Linien- / Trolleybus - / Gelenkbusse	0	0	0	0	0
Tram	0	0	0	0	0
Bahn	0	0	0	0	0
Sachentransportfahrzeuge	1	1	1	0	24
Landwirtschaftsfahrzeuge	0	0	0	0	1
Fahrräder	0	14	2	12	57
E-Bikes	0	12	0	12	64
<i>Langsame E-Bikes ²</i>	0	10	0	10	45
<i>Schnelle E-Bikes ²</i>	0	2	0	2	19
Motorfahrräder (ohne E-Bikes)	0	2	0	2	10
Motorräder	2	27	3	24	93
Fussgänger	0	13	1	12	51
Fahrzeugähnliche Geräte ³	0	2	0	2	9
Andere	0	6	0	6	27

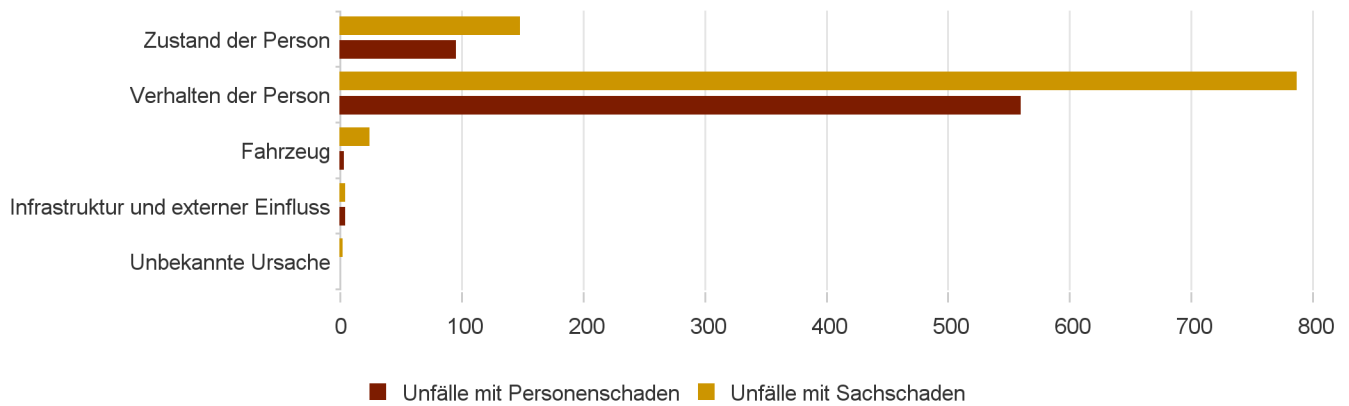
N/A: nicht verfügbar

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



Unfälle

nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen ¹



nach Unfallfolgen, Gruppen und Untergruppen der Hauptursachen ¹

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden
Total	960	658
Zustand der Person	147	94
10 Zustand der Person	147	94
Verhalten der Person	786	559
20 Geschwindigkeit	73	56
21 Fahren	231	103
22 Überholen	19	22
23 Vortritt	118	155
24 Lichtsignale	6	4
25 Signalisation	11	4
26 Unaufmerksamkeit und Ablenkung	150	106
27 Bedienung des Fahrzeuges	177	84
28 Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers	1	19
29 Verhalten des Fussgängers / FäG-Lenkers	0	6
Fahrzeug	23	2
30 Zustand des Fahrzeuges	3	1
31 Unterhalt des Fahrzeuges	9	1
32 Ladung oder Mitfahrende des Fahrzeuges	11	0
Infrastruktur und externer Einfluss	3	3
40 Zustand der Infrastruktur	0	0
41 Äusserer Einfluss	0	2
42 Einfluss durch Dritte	3	1
Unbekannte Ursache	1	0
50 Unbekannte Ursache	1	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total verunfallte Kinder	64	57	58	62	56
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	3	4	5	5	6
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	0	0	1	0	0
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	3	4	4	5	6
Leichtverletzte	61	53	53	57	50
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	12	12	13	7	11
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	5	3	6	3	5
Fahrzeugähnliche Geräte ²	8	8	4	7	10
Fahrräder	14	20	10	20	13
<i>davon Lenker</i>	13	20	10	20	13
<i>davon mit Helm</i>	7	7	7	8	7
E-Bikes ³	0	1	0	3	2
<i>davon Lenker</i>	0	1	0	3	2
<i>davon mit Helm</i>	0	0	0	2	0
Motorfahrräder	8	2	8	8	1
<i>davon Lenker</i>	8	2	7	7	1
<i>davon mit Helm</i>	4	1	7	6	1
Motorräder	3	0	2	0	0
<i>davon Lenker</i>	1	0	2	0	0
<i>davon mit Helm</i>	3	0	1	0	0
Personenwagen	18	12	18	14	16
<i>davon Lenker</i>	0	0	0	0	0
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	17	12	14	12	15
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	1	0	0	0	0
Sachentransportfahrzeuge	0	0	0	0	0
Andere	0	2	3	3	3
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	20	20	19	20	10
Nicht Hauptverursacher	14	16	15	20	20

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**

	2021	2022	2023	2024	2025
Total verunfallte Jugendliche	47	43	50	50	58
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	1	0	0	0
Schwerverletzte	8	4	7	5	6
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	0	0	1	0	1
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	8	4	6	5	5
Leichtverletzte	39	38	43	45	52
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	5	3	5	4	7
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	4	2	2	3	5
Fahrzeugähnliche Geräte ²	0	0	0	0	0
Fahrräder	8	6	2	5	2
<i>davon Lenker</i>	8	6	2	5	2
<i>davon mit Helm</i>	1	3	1	2	0
E-Bikes ³	6	3	2	4	6
<i>davon Lenker</i>	6	3	2	4	6
<i>davon mit Helm</i>	4	0	1	1	1
Motorfahrräder	3	5	4	0	4
<i>davon Lenker</i>	3	5	4	0	4
<i>davon mit Helm</i>	3	4	3	0	4
Motorräder	17	20	20	26	29
<i>davon Lenker</i>	17	19	19	25	25
<i>davon mit Helm</i>	17	20	20	25	26
Personenwagen	6	5	11	8	6
<i>davon Lenker</i>	0	0	2	2	0
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	5	5	8	5	6
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	0	0	0
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	1	0
Sachentransportfahrzeuge	0	0	0	0	1
Andere	2	1	6	2	3
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	16	24	26	24	28
Nicht Hauptverursacher	25	13	14	18	18

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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total verunfallte junge Erwachsene	125	105	99	100	120
nach Unfallfolgen					
Getötete	1	0	0	2	1
Schwerverletzte	8	11	9	3	7
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	0	0	0	0	2
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	8	11	9	3	5
Leichtverletzte	116	94	90	95	112
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	2	4	5	4	6
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	0	2	3	2	3
Fahrzeugähnliche Geräte ²	0	1	0	0	0
Fahrräder	5	4	7	6	4
<i>davon Lenker</i>	5	4	7	6	4
<i>davon mit Helm</i>	0	1	5	3	2
E-Bikes ³	5	3	5	1	5
<i>davon Lenker</i>	5	3	5	1	5
<i>davon mit Helm</i>	2	1	1	1	2
Motorfahrräder	1	3	2	0	1
<i>davon Lenker</i>	1	3	2	0	1
<i>davon mit Helm</i>	0	2	2	0	1
Motorräder	21	16	19	16	37
<i>davon Lenker</i>	19	16	18	16	36
<i>davon mit Helm</i>	21	16	18	15	34
Personenwagen	86	68	55	63	60
<i>davon Lenker</i>	62	52	38	49	45
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	80	64	55	56	58
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	0	1	1
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	0	0	0	0	0
Sachentransportfahrzeuge	4	4	3	6	3
Andere	1	2	3	3	3
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	63	53	50	52	61
Nicht Hauptverursacher	34	34	29	30	41

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**

	2021	2022	2023	2024	2025
Total verunfallte Senioren	82	123	108	102	116
nach Unfallfolgen					
Getötete	1	5	2	8	2
Schwerverletzte	16	27	23	20	20
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	0	1	2	0	1
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	16	26	21	20	19
Leichtverletzte	65	91	83	74	94
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	12	13	7	15	21
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	4	5	2	5	7
Fahrzeugähnliche Geräte ²	1	1	0	0	1
Fahrräder	7	18	13	8	9
<i>davon Lenker</i>	7	18	13	8	9
<i>davon mit Helm</i>	2	11	5	4	6
E-Bikes ³	7	16	14	15	15
<i>davon Lenker</i>	7	16	14	15	15
<i>davon mit Helm</i>	2	9	7	9	10
Motorfahrräder	1	1	2	0	4
<i>davon Lenker</i>	1	1	2	0	4
<i>davon mit Helm</i>	1	1	2	0	2
Motorräder	6	7	10	6	13
<i>davon Lenker</i>	6	6	10	6	13
<i>davon mit Helm</i>	6	7	10	6	12
Personenwagen	46	64	51	53	50
<i>davon Lenker</i>	33	48	35	41	35
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	44	60	50	49	43
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	0	0	3	0	1
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	1	0	3	0	0
Sachentransportfahrzeuge	1	1	2	0	1
Andere	0	2	3	5	1
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	26	52	51	56	48
Nicht Hauptverursacher	41	53	34	34	51

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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total verunfallte Personen	457	505	444	498	473
nach Unfallfolgen					
Getötete	7	8	1	4	2
Schwerverletzte	42	50	53	52	57
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ¹</i>	4	1	1	4	4
<i>davon erheblich Verletzte ¹</i>	38	49	52	48	53
Leichtverletzte	408	447	390	442	414
nach Verkehrsteilnahme					
Fussgänger	17	27	23	28	19
<i>davon auf Fussgängerstreifen</i>	5	8	7	9	11
Fahrzeugähnliche Geräte ²	1	0	1	0	0
Fahrräder	39	42	39	46	43
<i>davon Lenker</i>	39	42	39	46	43
<i>davon mit Helm</i>	17	19	17	26	24
E-Bikes ³	21	37	37	48	48
<i>davon Lenker</i>	21	37	37	48	48
<i>davon mit Helm</i>	14	24	17	33	27
Motorfahrräder	4	4	5	1	2
<i>davon Lenker</i>	4	4	5	1	2
<i>davon mit Helm</i>	3	3	5	1	2
Motorräder	78	55	53	41	43
<i>davon Lenker</i>	73	48	51	41	41
<i>davon mit Helm</i>	78	54	50	41	38
Personenwagen	265	285	243	278	268
<i>davon Lenker</i>	215	232	189	222	223
<i>davon mit Sicherheitsgurt</i>	253	279	228	264	252
Personentransportfahrzeuge (ohne ÖV)	2	6	4	2	5
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5	2	1	3	0
Sachentransportfahrzeuge	16	29	17	36	21
Andere	9	18	21	15	24
nach Hauptverursacher (Lenker oder Fussgänger) ⁴					
Hauptverursacher	174	181	179	203	184
Nicht Hauptverursacher	220	251	202	230	235

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



Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Fussgänger	58	65	60	62	66
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	8	7	8	4	3
mit Personenschaden	50	58	52	58	63
davon mit Fussgängern als Hauptverursacher ¹	14	14	9	9	5

Unfälle mit Personenschaden

mit Fussgänger als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	12	10	8	7	4
Anderes Fehlverhalten des Fussgängers oder FäG-Lenkens	0	2	0	2	1
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Fussgängerunfall	14	14	8	8	3
Andere	0	0	0	1	2
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	7	6	5	2	0
15-17	0	2	0	1	0
18-24	1	0	0	1	3
25-44	3	2	2	1	1
45-64	1	2	0	1	0
65+	1	2	2	3	1
unbekannt	1	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Fussgänger	48	59	53	58	64
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	2	0	3	0
Schwerverletzte	13	11	7	10	13
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	1	1	2	1	1
davon erheblich Verletzte ²	12	10	5	9	12
Leichtverletzte	35	46	46	45	51

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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem FäG ¹	11	11	5	8	12
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	1	0	0	1	0
mit Personenschaden	10	11	5	7	12
davon mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}	5	4	5	1	3

Unfälle mit Personenschaden

mit FäG-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}

häufigste Hauptursachen 2025 ²	2021	2022	2023	2024	2025
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	0	0	1
Momentane Unaufmerksamkeit	0	0	0	0	1
Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn	2	1	2	1	1
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	1
Einbiegeunfall	0	0	0	0	1
Frontalkollision	0	0	0	0	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	4	3	4	1	3
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	1	0	0	0
25-44	0	0	1	0	0
45-64	0	0	0	0	0
65+	1	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von FäG ¹	10	10	5	7	11
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	1	1	1	2
davon lebensbedrohlich Verletzte ³	0	0	0	0	0
davon erheblich Verletzte ³	0	1	1	1	2
Leichtverletzte	10	9	4	6	9
nach Schutzsystem					
kein	7	7	3	6	5
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	3	3	2	1	6
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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Elektro-Trottinett ¹	14	19	29	19	26
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	2	2	3	1	5
mit Personenschaden	12	17	26	18	21
<i>davon mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher ^{1 2}</i>	9	13	20	13	16

Unfälle mit Personenschaden

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

häufigste Hauptursachen 2025 ²	2021	2022	2023	2024	2025
Einwirkung von Alkohol	4	3	6	6	6
Momentane Unaufmerksamkeit	0	0	2	0	2
Einwirkung von Betäubungsmittel	0	3	0	1	1
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	1	1	1	1
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	1
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	5	8	6	7	6
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	4
Fussgängerunfall	1	0	0	0	3
Abbiegeunfall	0	0	2	0	1
Einbiegeunfall	1	0	5	4	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	3	1	2	4	4
15-17	0	2	5	1	1
18-24	0	1	2	0	2
25-44	5	5	7	6	4
45-64	1	2	4	1	5
65+	0	2	0	1	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Elektro-Trottinetten ¹	12	18	26	15	17
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	1	0	0	0
Schwerverletzte	2	3	3	2	3
<i>davon lebensbedrohlich Verletzte ³</i>	0	0	0	1	0
<i>davon erheblich Verletzte ³</i>	2	3	3	1	3
Leichtverletzte	10	14	23	13	14
nach Schutzsystem					
kein	12	17	24	13	16
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	0	1	1	1	1
unbekannt	0	0	1	1	0
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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Fahrrad	86	93	76	94	88
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	10	6	5	8	10
mit Personenschaden	76	87	71	86	78
davon mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹	35	43	35	39	33

Unfälle mit Personenschaden

mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Einwirkung von Alkohol	12	7	11	6	6
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	2	1	2	0	5
Momentane Unaufmerksamkeit	3	1	2	7	4
Anderes Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahrradfahrers	10	7	3	6	4
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	0	0	1	0	2

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	13	17	15	9	10
Einbiegeunfall	6	3	3	8	6
Frontalkollision	4	4	5	3	5
Überqueren der Fahrbahn	4	9	3	4	4
Fussgängerunfall	2	2	0	3	4

Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	6	11	6	14	7
15-17	3	4	2	4	1
18-24	3	3	2	2	4
25-44	12	5	7	6	9
45-64	5	9	10	9	5
65+	3	10	7	3	6
unbekannt	3	1	1	1	1

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Fahrrädern	73	90	71	85	71
nach Unfallfolgen					
Getötete	1	1	1	0	0
Schwerverletzte	15	19	15	13	14
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	0	1	0	0	2
davon erheblich Verletzte ²	15	18	15	13	12
Leichtverletzte	57	70	55	72	57
nach Schutzsystem					
kein	45	49	36	41	32
Sicherheitsgurt	1	0	0	0	0
Helm	27	41	35	43	39
unbekannt	0	0	0	1	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



Verkehrsteilnahme: E-Bike

SO; Alle E-Bikes; 2021 - 2025

Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem E-Bike ¹	43	65	64	74	82
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	4	3	4	5	6
mit Personenschaden	39	62	60	69	76
davon mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher ²	20	33	36	39	36

Unfälle mit Personenschaden

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

häufigste Hauptursachen 2025 ²	2021	2022	2023	2024	2025
Einwirkung von Alkohol	8	12	22	15	12
Anderes Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahrradfahrers	6	4	0	1	6
Einwirkung von Betäubungsmittel	1	1	0	0	3
Anderer Bedienungsfehler	0	2	4	3	3
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	1	3	4	2
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	8	17	23	16	17
Auffahrunfall	1	0	0	4	4
Frontalkollision	2	4	3	4	4
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	2	0	3	5	3
Überqueren der Fahrbahn	0	4	3	4	3
Altersgruppe des Hauptverursachers ²	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	0	1	0	2	1
15-17	2	3	1	2	3
18-24	4	1	2	0	0
25-44	4	11	9	11	4
45-64	9	6	15	13	16
65+	0	11	8	10	10
unbekannt	1	0	1	1	2

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von E-Bikes ¹	39	60	58	71	76
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	4	0	3	0
Schwerverletzte	5	9	12	12	12
davon lebensbedrohlich Verletzte ³	0	0	1	0	0
davon erheblich Verletzte ³	5	9	11	12	12
Leichtverletzte	34	47	46	56	64
nach Schutzsystem					
kein	17	24	32	25	36
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	0
Helm	22	34	26	46	40
unbekannt	0	2	0	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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Motorrad	121	109	114	112	145
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	5	16	15	21	27
mit Personenschaden	116	93	99	91	118
davon mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹	65	55	69	57	85

Unfälle mit Personenschaden

mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Anderer Bedienungsfehler	28	15	19	19	26
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	7	10	22	10	19
Momentane Unaufmerksamkeit	8	9	8	9	8
Einwirkung von Alkohol	1	4	2	4	6
Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse (nass, vereist, Rollsplitt, Laub, usw.)	3	1	2	3	4
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	37	31	44	32	52
Auffahrunfall	14	9	11	16	12
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	2	3	3	0	6
Frontalkollision	2	2	7	1	6
Fussgängerunfall	0	3	1	2	3
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	1	0	2	0	0
15-17	9	12	14	16	20
18-24	11	11	15	13	26
25-44	17	12	12	19	14
45-64	24	16	20	7	17
65+	2	4	6	2	8
unbekannt	1	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Motorrädern	125	98	104	89	122
nach Unfallfolgen					
Getötete	2	1	0	1	2
Schwerverletzte	23	18	32	17	27
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	2	0	0	0	3
davon erheblich Verletzte ²	21	18	32	17	24
Leichtverletzte	100	79	72	71	93
nach Schutzsystem					
kein	0	1	5	2	6
Sicherheitsgurt	0	0	0	0	5
Helm	125	97	99	87	110
unbekannt	0	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



Verkehrsteilnahme: Personenwagen

SO; 2021 - 2025

Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Personenwagen	1 142	1 192	1 208	1 269	1 306
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	675	688	770	772	830
mit Personenschaden	467	504	438	497	476
davon mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher ¹	390	405	341	404	391

Unfälle mit Personenschaden

mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Momentane Unaufmerksamkeit	64	67	56	70	60
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	51	60	43	52	38
Zu nahes Aufschliessen	26	30	18	32	36
Anderer Bedienungsfehler	18	33	31	34	33
Einwirkung von Alkohol	21	25	26	21	23
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Auffahrunfall	102	111	95	101	102
Schleuder- oder Selbstunfall	85	86	77	100	88
Einbiegeunfall	78	66	56	73	66
Fussgängerunfall	30	28	27	35	42
Abbiegeunfall	52	44	31	35	35
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	0	0	0	0	1
15-17	0	1	2	2	0
18-24	76	71	58	69	55
25-44	153	149	116	155	136
45-64	88	100	82	87	100
65+	58	71	70	83	83
unbekannt	15	13	13	8	16

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Personenwagen	421	434	378	416	400
nach Unfallfolgen					
Getötete	6	4	1	4	2
Schwerverletzte	15	29	14	23	19
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	0	0	2	2	1
davon erheblich Verletzte ²	15	29	12	21	18
Leichtverletzte	400	401	363	389	379
nach Schutzsystem					
kein	17	11	19	24	17
Sicherheitsgurt	399	420	355	386	374
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	5	3	4	6	9

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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Personentransportfahrzeugen	7	15	18	14	15
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	5	7	11	8	12
mit Personenschaden	2	8	7	6	3
davon mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹	2	4	4	2	3

Unfälle mit Personenschaden

mit Personentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	0	1	0	1
Zu nahes Aufschliessen	0	0	0	0	1
Momentane Unaufmerksamkeit	1	3	1	1	1
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Auffahrunfall	0	2	2	0	1
Frontalkollision	0	1	1	0	1
Andere	0	0	0	0	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	0	0	0	0	0
25-44	1	1	0	1	1
45-64	1	3	3	1	2
65+	0	0	1	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Personentransportfahrzeugen	2	6	7	3	7
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	1	0	0
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	0	0	0	0	0
davon erheblich Verletzte ²	0	0	1	0	0
Leichtverletzte	2	6	6	3	7
nach Schutzsystem					
kein	0	1	4	2	1
Sicherheitsgurt	2	5	3	1	6
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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem ÖV-Fahrzeug	27	10	14	19	17
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	17	7	8	14	14
mit Personenschaden	10	3	6	5	3
<i>davon mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher ¹</i>	0	0	1	1	2

Unfälle mit Personenschaden

mit ÖV-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	0	0	0	0	1
Anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit Vortritt	0	0	0	0	1
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Einbiegeunfall	0	0	0	0	1
Fussgängerunfall	0	0	0	0	1
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
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	1	1	2
65+	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von ÖV-Fahrzeugen	7	2	4	4	0
nach Unfallfolgen					
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	7	2	4	4	0
nach Schutzsystem					
kein	6	2	4	4	0
Sicherheitsgurt	1	0	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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit mindestens einem Sachentransportfahrzeug	229	275	237	248	269
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	157	180	166	156	185
mit Personenschaden	72	95	71	92	84
davon mit Sachentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹	49	61	51	56	56

Unfälle mit Personenschaden

mit Sachentransportfahrzeug-Lenkenden als Hauptverursacher ¹

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Momentane Unaufmerksamkeit	8	12	14	14	11
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	5	4	5	4	10
Zu nahes Aufschliessen	5	6	4	6	6
Anderer Bedienungsfehler	4	3	2	5	4
Schwächezustand	1	2	0	1	3
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Auffahrunfall	19	27	20	24	18
Schleuder- oder Selbstunfall	5	10	7	12	12
Einbiegeunfall	11	5	4	7	11
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	5	6	6	4	4
Abbiegeunfall	3	2	5	3	3
Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0
18-24	5	10	4	9	7
25-44	24	28	21	25	25
45-64	17	21	24	20	18
65+	3	1	2	1	5
unbekannt	0	1	0	1	1

Verunfallte

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Lenkende und Mitfahrende von Sachentransportfahrzeugen	21	34	22	42	26
nach Unfallfolgen					
Getötete	0	1	0	0	1
Schwerverletzte	2	3	6	0	1
davon lebensbedrohlich Verletzte ²	1	0	0	0	1
davon erheblich Verletzte ²	1	3	6	0	0
Leichtverletzte	19	30	16	42	24
nach Schutzsystem					
kein	2	2	3	4	2
Sicherheitsgurt	19	32	19	37	24
Helm	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	1	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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle Innerorts	920	947	973	1 015	1 041
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	543	538	589	602	638
mit Personenschaden	377	409	384	413	403

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Momentane Unaufmerksamkeit	45	60	58	70	55
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	52	58	48	53	46
Einwirkung von Alkohol	34	34	52	39	41
Anderer Bedienungsfehler	31	27	39	42	33
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	18	20	14	21	28
häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	82	87	97	113	106
Einbiegeunfall	88	67	68	89	81
Fussgängerunfall	54	55	49	47	61
Auffahrunfall	45	71	59	63	41
Abbiegeunfall	48	45	35	33	38
nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	56	66	36	59	64
09:00 - 14:59	143	138	123	143	140
15:00 - 17:59	104	95	116	111	94
18:00 - 20:59	37	64	64	44	58
21:00 - 05:59	37	46	45	56	47
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

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

SO; 2021 - 2025

Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle Ausserorts ohne Autobahn, Autostrasse und AB-Nebenanlage	244	289	278	272	306
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	115	137	149	137	153
mit Personenschaden	129	152	129	135	153

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	23	25	23	21	28
Anderer Bedienungsfehler	14	18	17	17	28
Einwirkung von Alkohol	9	17	20	15	13
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	3	5	8	6	11
Momentane Unaufmerksamkeit	11	13	7	10	10

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Schleuder- oder Selbstunfall	62	74	74	58	77
Frontalkollision	12	19	23	16	22
Auffahrunfall	19	19	7	16	18
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	3	5	4	4	12
Einbiegeunfall	13	14	8	9	10

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	15	27	14	15	18
09:00 - 14:59	30	38	32	31	36
15:00 - 17:59	42	42	39	39	46
18:00 - 20:59	22	13	21	20	26
21:00 - 05:59	20	32	23	30	27
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

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

SO; 2021 - 2025

Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder AB-Nebenanlage	212	222	233	235	271
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	116	132	142	141	169
mit Personenschaden	96	90	91	94	102

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Zu nahes Aufschliessen	25	21	18	29	34
Momentane Unaufmerksamkeit	29	21	24	29	29
Anderer Bedienungsfehler	9	16	14	11	12
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	5	10	8	5	6
Übermüdung, Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf)	3	7	1	5	5

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Auffahrunfall	74	64	65	71	79
Schleuder- oder Selbstunfall	16	15	16	16	16
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	5	9	8	6	7

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	8	17	11	10	11
09:00 - 14:59	38	32	34	38	37
15:00 - 17:59	29	19	30	23	24
18:00 - 20:59	10	14	12	15	14
21:00 - 05:59	11	8	4	8	16
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle auf dem Schulweg	30	24	22	28	19
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	3	1	4	0	3
mit Personenschaden	27	23	18	28	16

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Momentane Unaufmerksamkeit	1	2	2	6	5
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	3	4	3	4	2
Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt»	3	0	5	1	2
Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	0	0	0	0	1
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	0	2	1	2	1

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Fussgängerunfall	12	8	8	9	7
Einbiegeunfall	6	1	2	4	4
Abbiegeunfall	2	2	0	1	2
Schleuder- oder Selbstunfall	1	4	2	4	1
Überqueren der Fahrbahn	3	4	3	2	1

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	8	7	6	7	8
09:00 - 14:59	12	12	9	16	5
15:00 - 17:59	7	4	3	5	3
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

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle auf dem Fussgängerstreifen	55	50	46	53	59
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	17	10	14	13	14
mit Personenschaden	38	40	32	40	45

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	18	20	14	21	28
Momentane Unaufmerksamkeit	8	6	11	9	9
Befahren eines Fussgängerstreifens zum Überqueren der Fahrbahn	3	3	0	2	2
Einwirkung von Alkohol	3	2	4	1	1
Zu nahes Aufschliessen	0	2	0	1	1

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Fussgängerunfall	22	24	20	26	32
Auffahrunfall	10	8	8	9	5
Überqueren der Fahrbahn	2	5	1	2	4
Schleuder- oder Selbstunfall	3	2	2	1	2
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	1

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	6	5	8	7	13
09:00 - 14:59	13	11	6	16	12
15:00 - 17:59	14	13	11	13	14
18:00 - 20:59	4	10	5	3	3
21:00 - 05:59	1	1	2	1	3
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle auf der Baustelle	20	31	22	31	67
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	15	23	14	16	51
mit Personenschaden	5	8	8	15	16

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Hauptursachen 2025 ¹	2021	2022	2023	2024	2025
Zu nahes Aufschliessen	1	0	0	2	4
Momentane Unaufmerksamkeit	0	2	2	3	3
Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel	0	0	0	0	2
Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	0	0	0	0	2
Schwächezustand	0	0	0	0	1

häufigste Unfalltypengruppen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Auffahrunfall	3	2	1	4	7
Schleuder- oder Selbstunfall	2	2	4	9	3
Überholunfall und Fahrstreifenwechsel	0	0	1	0	3
Abbiegeunfall	0	0	0	0	2
Einbiegeunfall	0	1	0	0	1

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	0	4	0	1	2
09:00 - 14:59	1	2	2	7	6
15:00 - 17:59	0	1	4	0	1
18:00 - 20:59	2	0	2	2	2
21:00 - 05:59	2	1	0	5	5
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen sind seit 2011 schweizweit verfügbar

**Hauptursache: Alkohol**

SO; 2021 - 2025

Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit der Hauptursache Alkohol ¹	112	123	146	129	141
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	65	70	73	73	87
mit Personenschaden	47	53	73	56	54

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Unfalltypen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Ohne Kollision	14	17	21	12	18
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	14	18	29	27	14
Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn	7	6	5	6	6
Frontalkollision mit Gegenverkehr (ohne Überholen)	1	2	2	2	4
Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	3	2	0	2	2

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	1	6	2	0	1
09:00 - 14:59	4	4	4	3	5
15:00 - 17:59	10	5	17	8	8
18:00 - 20:59	8	4	18	9	14
21:00 - 05:59	24	34	32	36	26
unbekannt	0	0	0	0	0

Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	0	0	0	0	0
15-17	2	1	1	1	3
18-24	6	5	7	6	4
25-44	24	25	28	31	18
45-64	13	14	28	10	25
65+	2	8	9	8	4
unbekannt	0	0	0	0	0

Geschlecht des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
männlich	33	45	62	42	42
weiblich	14	8	11	14	12
unbekannt	0	0	0	0	0

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar



Unfälle

	2021	2022	2023	2024	2025
Total Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit ¹	122	105	133	110	129
nach Unfallfolgen					
mit Sachschaden	70	59	76	61	73
mit Personenschaden	52	46	57	49	56

Unfälle mit Personenschaden

häufigste Unfalltypen 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	31	22	28	22	19
Ohne Kollision	4	7	10	6	11
Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn	1	1	0	4	7
Frontalkollision mit Gegenverkehr (ohne Überholen)	5	6	1	2	4
Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	0	3	3	4	3

nach Stunden	2021	2022	2023	2024	2025
06:00 - 08:59	2	10	5	9	6
09:00 - 14:59	18	4	13	8	16
15:00 - 17:59	14	10	21	12	17
18:00 - 20:59	4	8	12	9	7
21:00 - 05:59	14	14	6	11	10
unbekannt	0	0	0	0	0

Altersgruppe des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
00-14	1	1	1	0	1
15-17	3	3	8	5	6
18-24	23	18	16	15	21
25-44	16	18	14	18	15
45-64	6	6	13	9	8
65+	3	0	4	2	5
unbekannt	0	0	1	0	0

Geschlecht des Hauptverursachers ¹	2021	2022	2023	2024	2025
männlich	40	37	41	37	44
weiblich	12	9	15	12	12
unbekannt	0	0	1	0	0

¹ Hauptursachen und Hauptverursacher sind seit 2011 schweizweit verfügbar