



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

5. März 2024

Strassenverkehrsunfall-Statistik 2023

Bericht zu den wichtigsten Entwicklungen

Dokumentnummer: ASTRA-D-01D73401/1829



ASTRA-D-01D73401/1829

1 Einleitung

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Strassenverkehrsunfall-Statistik der Schwerverunfallten (Getötete und Schwerverletzte) für das Jahr 2023. Nach einer kurzen Beschreibung des Unfallgeschehens 2023 und der Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (Kapitel 2) folgt ein Überblick nach Verkehrsteilnahme (Kapitel 3) sowie nach der Strassenart Autobahnen/Autostrassen (Kapitel 4). Hinweise zur Statistik sind im Anhang aufgeführt.

2 Schwerverunfälle im Schweizer Strassenverkehr

2023 haben 236 Menschen bei einem Verkehrsunfall ihr Leben verloren und 4096 Personen wurden schwer verletzt. Das entspricht einem Rückgang von 5 Getöteten und einem Anstieg von 94 Schwerverletzten gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Schwerverunfallten auf Schweizer Strassen ist somit im Jahr 2023 angestiegen (2023: 4332 Schwerverunfälle, 2022: 4243 Schwerverunfälle).

3 Schwerverunfälle nach Verkehrsteilnahme

3.1 Personenwagen

2023 starben 75 Insassen eines Personenwagens (- 12 Getötete gegenüber 2022) und 719 wurden schwer verletzt (- 49 Schwerverletzte gegenüber 2022). Der grösste Rückgang zeigt sich bei den Schwerverunfallten in der Altersklasse der 25- bis 34-Jährigen (- 30 gegenüber 2022) und der Altersklasse 75 Jahre oder älter (- 18 gegenüber 2022; vgl. Abbildung 1).

Von den 594 schwerverunfallten Lenkenden von Personenwagen haben Dreiviertel den Unfall selbst verursacht (200 Schwerverunfälle waren Mitfahrende). 99 von ihnen standen unter Alkoholeinfluss (+ 10 gegenüber 2022); 81 fuhren mit nicht angepasster Geschwindigkeit (+ 20 gegenüber 2022). Übermüdung und Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf) sowie medizinische Einflussfaktoren (z.B. Schwächezustand, Einwirkung von Betäubungsmittel) sind als Hauptursachen, welche zu schwerverunfallten Lenkenden von Personenwagen führten, gegenüber dem Vorjahr tendenziell rückläufig.

Die stärksten Rückgänge von Schwerverunfallten waren bei den Unfalltypen Schleuder- und Selbstunfälle (412 Schwerverunfälle; - 34 gegenüber 2022), Auffahrunfälle (90 Schwerverunfälle; - 26 gegenüber 2022) und Überqueren der Fahrbahn (19 Schwerverunfälle; - 8 gegenüber 2022) zu verzeichnen.

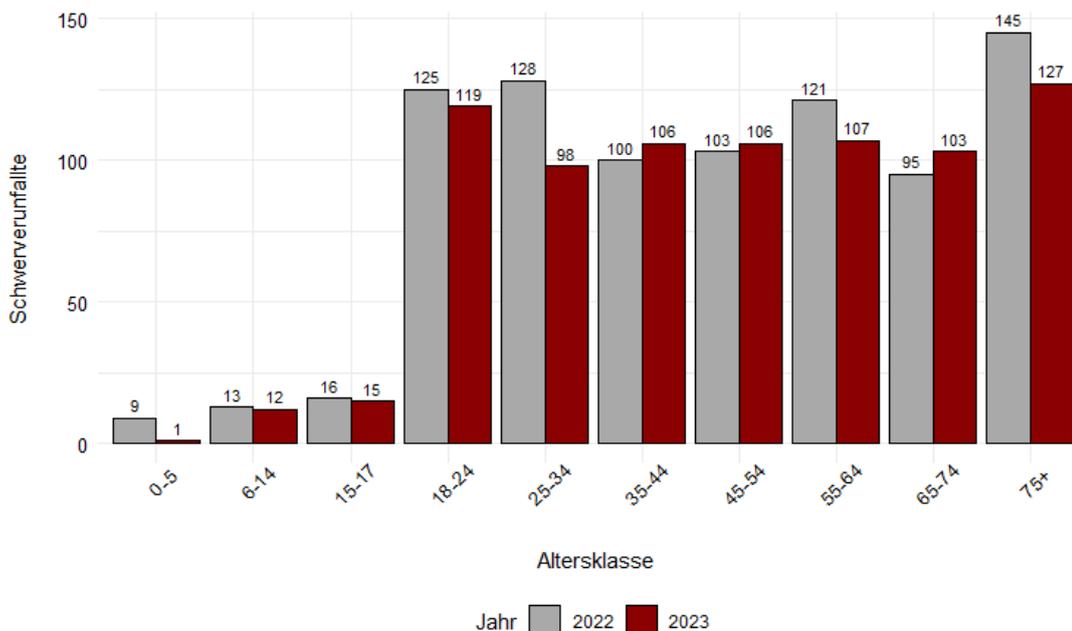


Abbildung 1: Altersverteilung der schwerverunfallten Personenwagen-Insassen für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.2 Motorräder

2023 starben 50 Motorrad-Fahrende (+ 4 Getötete gegenüber 2022) und 1160 wurden schwer verletzt (+ 97 Schwerverletzte gegenüber 2022). Der Anstieg der Schwerverunfallten ist vor allem bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen (Altersklasse 15 bis 17 Jahre: + 32 gegenüber 2022; Altersklasse 18 bis 24 Jahre: + 43 gegenüber 2022) zu beobachten (vgl. Abbildung 2). Der grösste Rückgang zeigt sich bei den 65- bis 74-Jährigen (- 14 gegenüber 2022).

Von den 1169 schwerverunfallten Motorrad-Lenkenden haben rund 67 % den Unfall selbst verursacht (41 Schwerverunfallte waren Mitfahrende). Die häufigsten Hauptursachen dieser Unfälle waren nach wie vor Geschwindigkeit (208 schwerverunfallte Motorrad-Lenkende; + 12 gegenüber 2022) sowie Unaufmerksamkeit und Ablenkung (194 schwerverunfallte Motorrad-Lenkende; + 43 gegenüber 2022).

Schleuder- und Selbstunfälle dominieren weiterhin die Unfälle mit schwerverunfallten Motorrad-Fahrenden (530 Schwerverunfallte; + 15 gegenüber 2022). Einen deutlichen Anstieg an Schwerverunfallten verzeichnen aber auch die Unfalltypen Auffahrunfälle (159; + 22 gegenüber 2022) und Überholunfall / Fahrstreifenwechsel (109; +34 gegenüber 2022).

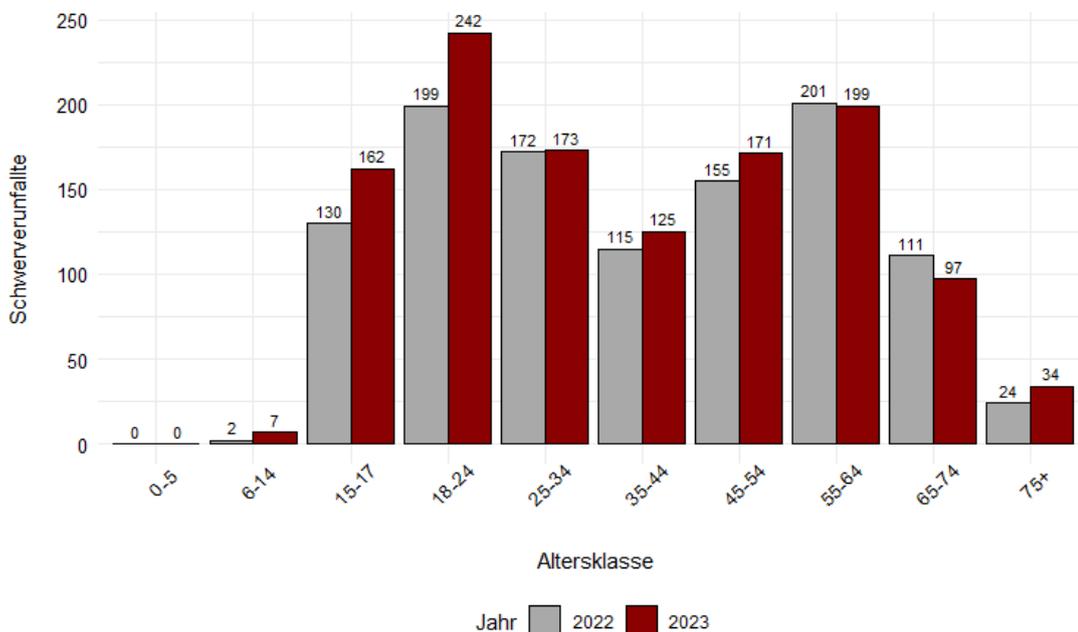


Abbildung 2: Altersverteilung der schwerverunfallten Motorrad-Fahrenden für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.3 Fahrräder

2023 kamen 26 Fahrrad-Fahrende ums Leben (+ 7 Getötete gegenüber 2022), 733 wurden schwer verletzt (- 36 Schwerverletzte gegenüber 2022). Die grössten Rückgänge zum Vorjahr zeigen sich bei den Schwerverunfallten der Altersklassen 15 bis 17 Jahre (- 15 gegenüber 2022) und 45 bis 64 Jahre (- 29 gegenüber 2022; vgl. Abbildung 3). Angestiegen sind die Zahlen der Schwerverunfallten hingegen in der Altersklasse 25 bis 34 Jahre (+ 15 gegenüber 2022).

Von den 759 schwerverunfallten Fahrrad-Lenkenden haben knapp 66 % den Unfall selbst verursacht (keine schwerverunfallten Mitfahrenden). Wichtigste Hauptursache in diesen Unfällen war Unaufmerksamkeit und Ablenkung (96 schwerverunfallte Fahrrad-Lenkende). Angestiegen sind die Zahlen der Unfälle, die aufgrund überhöhter Geschwindigkeit verursacht wurden (74 schwerverunfallte Fahrrad-Lenkende; + 23 gegenüber 2022); rückläufig sind jene aufgrund von Alkoholeinfluss der Fahrrad-Lenkenden (57 schwerverunfallte Fahrrad-Lenkende; - 13 gegenüber 2022) und jene in Zusammenhang mit dem Vortritt (33 schwerverunfallte Fahrrad-Lenkende; - 13 gegenüber 2022).

Der grösste Anteil der schwerverunfallten Fahrrad-Fahrenden verunglückte auch 2023 in Schleuder- und Selbstunfällen (398 Schwerverunfallte; - 23 gegenüber 2022).

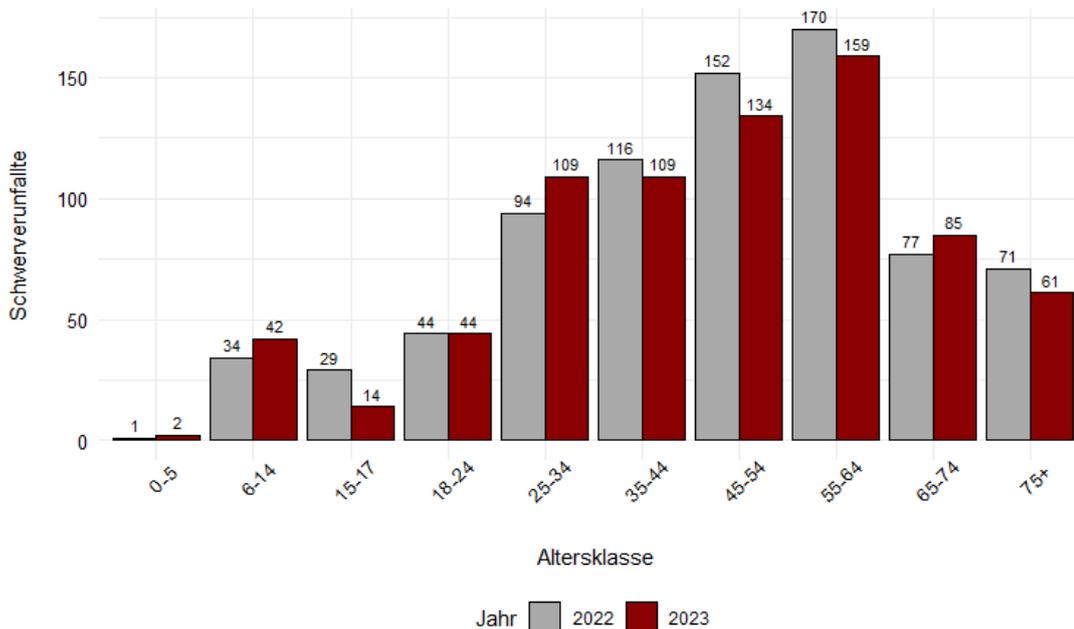


Abbildung 3: Altersverteilung der schwerverunfallten Fahrrad-Fahrenden für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.4 E-Bikes

2023 wurden 16 E-Bike-Fahrende getötet (- 7 Getötete gegenüber 2022) und 595 schwerverletzt (+ 35 Schwerverletzte gegenüber 2022). Von den insgesamt 611 schwerverunfallten E-Bike-Fahrenden verunfallten 496 mit einem langsamen E-Bike (+ 36 gegenüber 2022) und 115 mit einem schnellen E-Bike (- 8 gegenüber 2022). Rund 60 % der auf einem langsamen E-Bike Schwerverunfallten waren 55 Jahre oder älter (vgl. Abbildung 4); bei den auf einem schnellen E-Bike Schwerverunfallten waren rund 71 % im Alter zwischen 35 und 64 Jahre (vgl. Abbildung 5).

Von den 609 schwerverunfallten E-Bike-Lenkenden haben knapp 73 % den Unfall selbst verursacht (2 Schwerverunfallte waren Mitfahrende). Einwirkung von Alkohol (83 schwerverunfallte E-Bike-Lenkende; + 21 gegenüber 2022), Unaufmerksamkeit und Ablenkung (88 schwerverunfallte E-Bike-Lenkende; + 9 gegenüber 2022), Fehlverhalten (67 schwerverunfallte E-Bike-Lenkende; - 1 gegenüber 2022) und überhöhte Geschwindigkeit (54 schwerverunfallte E-Bike-Lenkende; + 15 gegenüber 2022) waren die häufigsten Hauptursachen dieser Unfälle.

Rund 64 % der schwerverunfallten E-Bike-Fahrenden verunglückten in Schleuder- und Selbstunfällen.

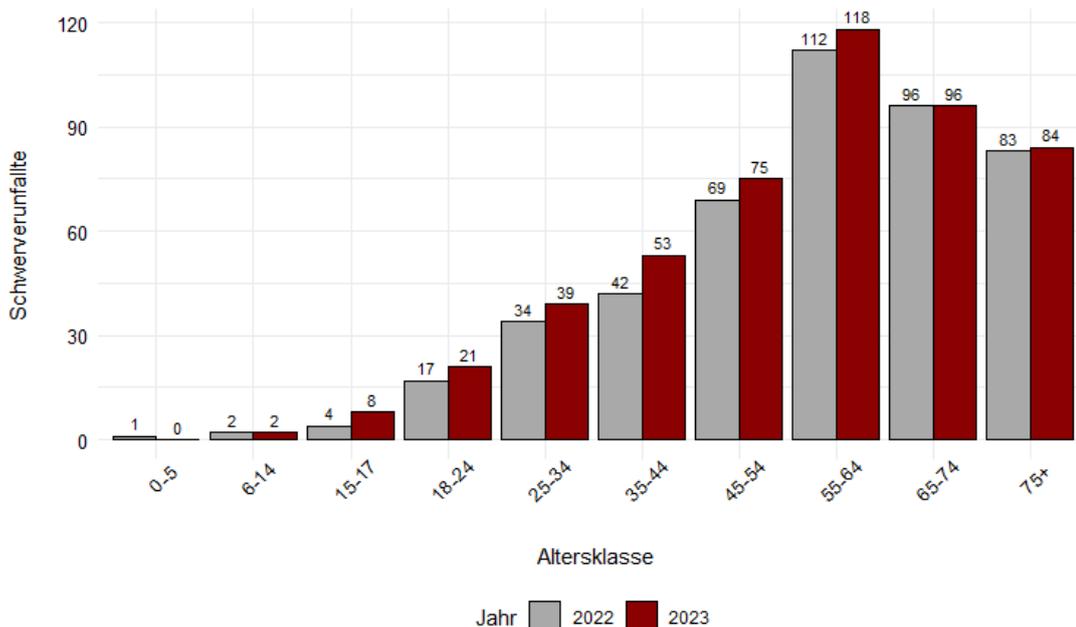


Abbildung 4: Altersverteilung der mit einem langsamen E-Bike Schwerverunfallten für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

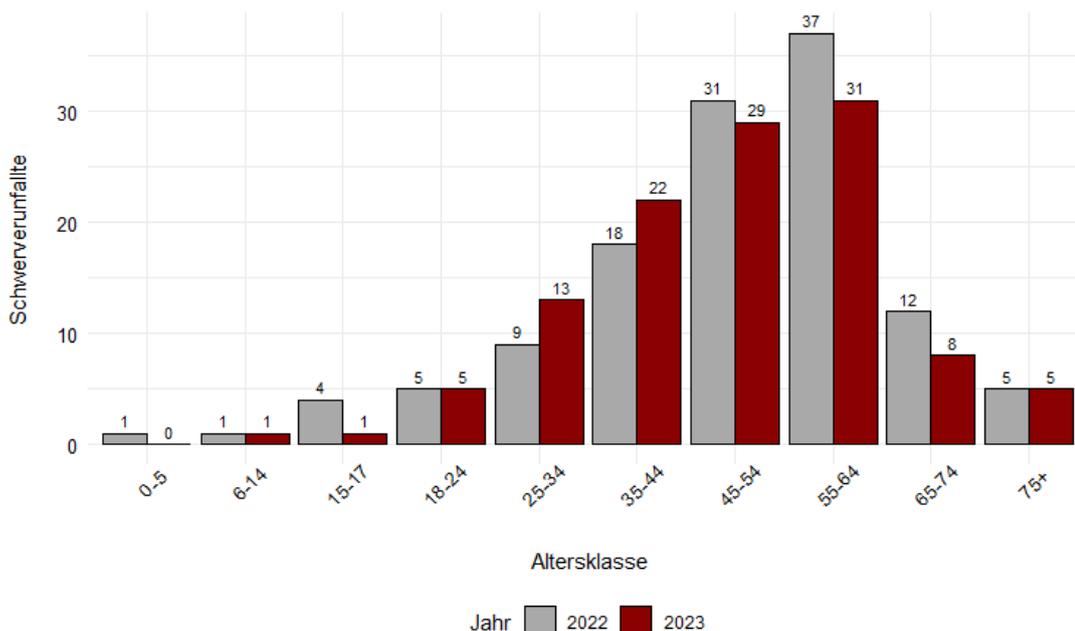


Abbildung 5: Altersverteilung der mit einem schnellen E-Bike Schwerverunfallten für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.5 Fußgängerinnen und Fußgänger

2023 kamen 42 Fußgängerinnen und Fußgänger bei einem Verkehrsunfall ums Leben (+ 6 Getötete gegenüber 2022), davon verunglückten 24 Personen auf einem Fußgängerstreifen (+ 15 Getötete gegenüber 2022). Im Jahr 2022 war das Niveau der auf Fußgängerstreifen getöteten Fußgängerinnen und Fußgängern mit 9 Getöteten auffallend gering; in 2023 ist diese Zahl auffallend hoch. 476 Fußgängerinnen und Fußgänger wurden schwerverletzt (+ 31 Schwerverletzte gegenüber 2022); 212 davon verunglückten auf einem Fußgängerstreifen (- 1 Schwerverletzter gegenüber 2022). Während die Zahlen der schwerverunfallten Fußgängerinnen und Fußgänger bei kleinen Kindern (bis 5 Jahre) sowie in der Altersklasse 75 Jahre und älter im Vergleich zum Jahr 2022 zurückgegangen sind (- 13 auf

13 bzw. - 16 auf 116 Schwerverunfallte), verzeichneten jene in der Altersklasse der 55- bis 64-Jährigen einen Anstieg um 22 auf 76 Schwerverunfallte (vgl. Abbildung 6). Von der Zunahme der auf einem Fussgängerstreifen Getöteten ist insbesondere die Altersklasse 65 Jahre und älter betroffen (18 der 24 Getöteten).

Rund 26 % der schwerverunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger haben den Unfall selbst verursacht. In knapp 73 % dieser Unfälle war die Hauptursache das Fehlverhalten der Fussgängerin bzw. des Fussgängers (100 Schwerverunfallte; + 35 gegenüber 2022) und hier insbesondere das unvorsichtige Überqueren der Fahrbahn.

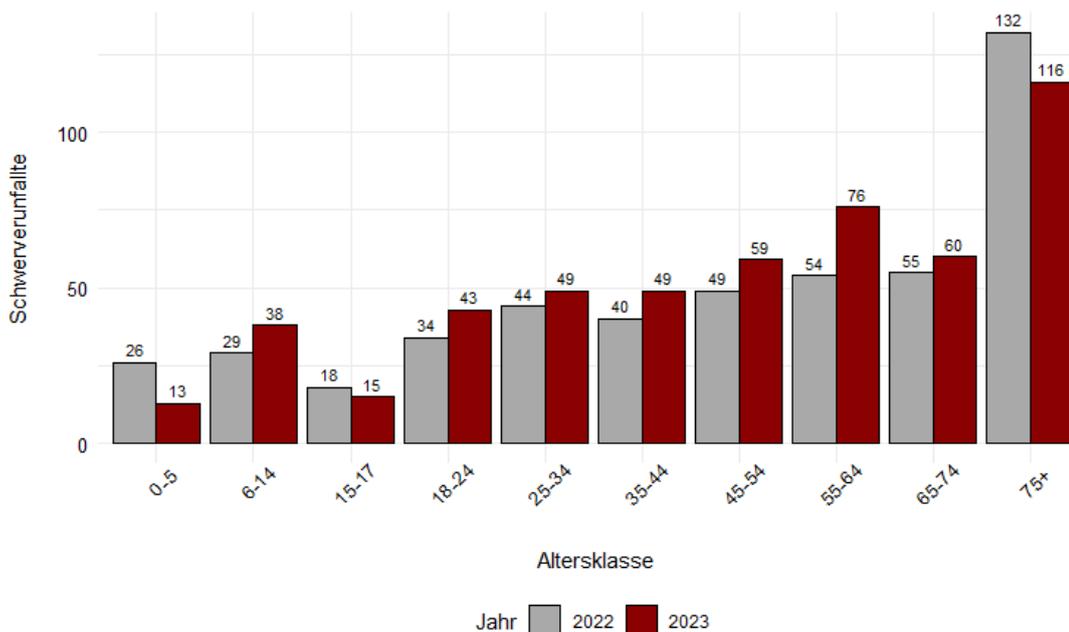


Abbildung 6: Altersverteilung der schwerverunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.6 Elektro-Trottinette

2023 starben 2 Personen auf Elektro-Trottinetten in Verkehrsunfällen (- 1 getötete Person gegenüber 2022) und 121 wurden schwer verletzt (+ 7 Schwerverletzte gegenüber 2022). Damit ist die Zahl der auf einem E-Trottinett Schwerverunfallten im Jahr 2023 erneut gestiegen. Zugenommen haben die Zahlen der Schwerverunfallten vor allem in der Altersklasse 45 bis 54 Jahre (32 Schwerverunfallte; + 13 gegenüber 2022; vgl. Abbildung 7). Bei Erwachsenen zwischen 18 und 44 Jahren sind die Zahlen hingegen rückläufig.

Von den 120 schwerverunfallten Elektro-Trottinett-Lenkenden haben ca. 88 % den Unfall selbst verursacht (3 Schwerverunfallte waren Mitfahrende). Alkoholeinfluss (rund ein Drittel dieser Unfälle), Unaufmerksamkeit und Ablenkung sowie Fehlverhalten des Lenkenden des Elektro-Trottinetts sind die häufigsten Hauptursachen in diesen Unfällen.

Rund 72 % der Unfälle mit schwerverunfallten E-Trottinett-Fahrenden waren Schleuder- oder Selbstunfälle.

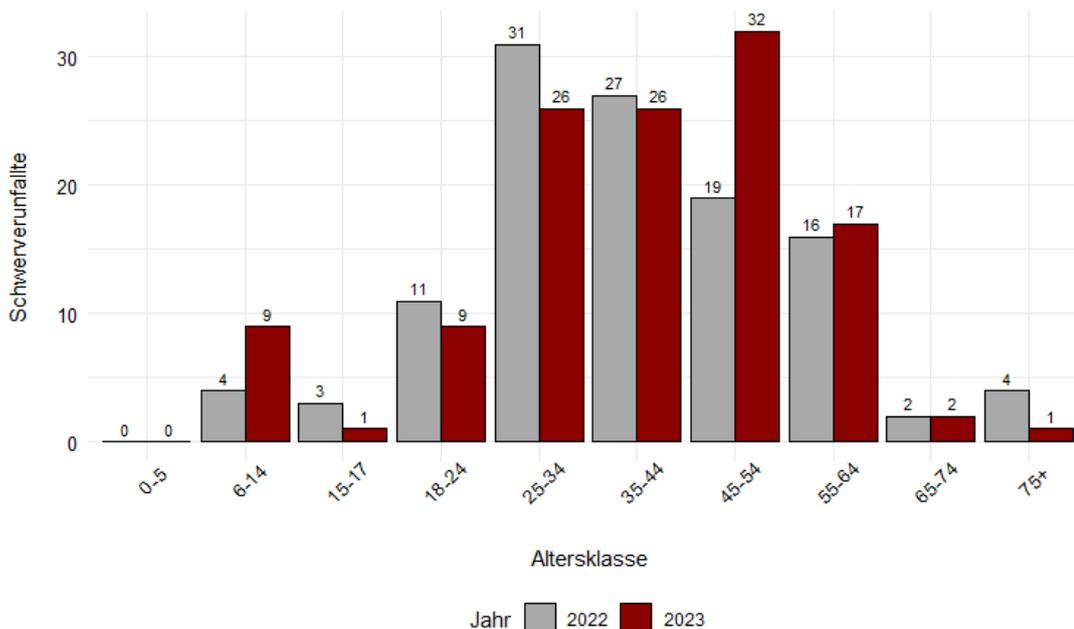


Abbildung 7: Altersverteilung der schwererunfallten Elektro-Trottinett-Fahrenden für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

3.7 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

2023 Jahr starben 4 Personen auf einem fahrzeugähnlichen Gerät in einem Verkehrsunfall (gleich viele wie im Jahr 2022) und 46 Personen wurden schwer verletzt (- 6 Schwerverletzte gegenüber 2022). 27 Schwerverunfälle – also mehr als die Hälfte – waren Kinder im Alter bis 14 Jahre (+ 6 gegenüber 2022; vgl. Abbildung 8). Bei rund 76 % der Schwerverunfallten war das fahrzeugähnliche Gerät ein Trottinett (ohne Elektroantrieb).

64 % der Personen auf einem fahrzeugähnlichen Gerät haben den Unfall selbst verursacht – mehrheitlich aufgrund von Fehlverhalten.

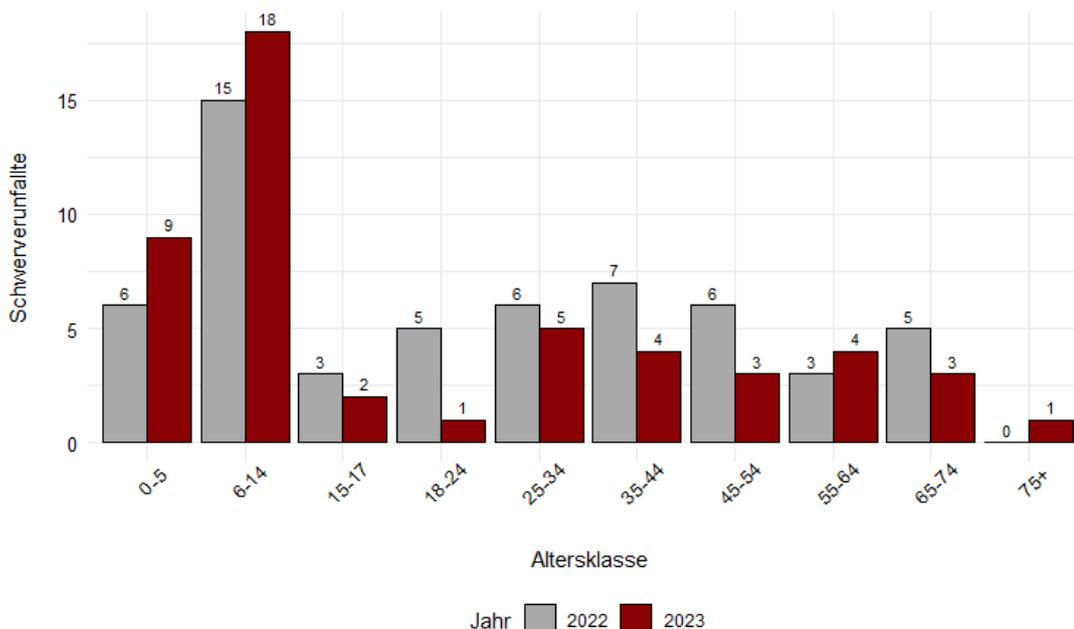


Abbildung 8: Altersverteilung der mit einem fahrzeugähnlichen Gerät Schwerverunfallten für die Jahre 2022 und 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

4 Schwerverunfälle auf Autobahnen und Autostrassen

2023 starben 28 Personen auf einer Autobahn oder Autostrasse (gleich viele Personen wie im Jahr 2022) und 239 wurden schwer verletzt (+ 8 Schwerverletzte gegenüber 2022). 167 der Schwerverunfällen waren Personenwagen-Insassen (- 5 gegenüber 2022), weitere 73 Motorrad-Fahrende (- 9 gegenüber 2022). Fünf Schwerverunfälle auf Autobahnen oder Autostrassen waren Fussgängerinnen oder Fussgänger (gleich viele Personen wie 2022).

Zu den häufigsten Hauptursachen zählen Unaufmerksamkeit und Ablenkung (66 Schwerverunfälle; + 19 gegenüber 2022), nicht angepasste Geschwindigkeit (36 Schwerverunfälle; - 3 gegenüber 2022) und zu nahes Aufschliessen (30 Schwerverunfälle; + 2 gegenüber 2022).

Nach Unfalltypen wurden Personen am häufigsten in Schleuder- und Selbstunfällen (108 Schwerverunfälle; + 8 gegenüber 2022) und Auffahrunfällen (95 Schwerverunfälle in 2022 und 2023) getötet oder schwer verletzt.

Anhang: Hinweise zur Statistik

Die Jahresstatistik der Strassenverkehrsunfälle basiert auf dem Informationssystem Strassenverkehrsunfälle des ASTRA. In diesem werden alle von der Polizei gemeldeten Unfälle auf öffentlichen Strassen oder Plätzen erfasst, in die mindestens ein Motorfahrzeug, ein Fahrrad oder ein fahrzeugähnliches Gerät verwickelt ist. Als getötet gelten Personen, die infolge eines Unfalls auf der Unfallstelle oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen sterben.

E-Trottinette sind keine fahrzeugähnlichen Geräte (FäG) und werden je nach Fahrzeugmerkmalen den Kategorien «Motorfahräder» oder «andere motorisierte Fahrzeuge» zugeordnet. Sie können erst seit November 2019 durch die Polizei differenziert erfasst werden. In Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeien hat das ASTRA die Unfalldaten für E-Trottinette rückwirkend bis zum 1. Januar 2019 ergänzt.

Das ASTRA hat das Fachportal für Unfalldaten <http://www.unfalldaten.ch> und ein interaktives Dashboard <http://www.astra.admin.ch/dashboard-de> zeitgleich mit der vorliegenden Statistik aktualisiert. Das Fachportal enthält Tabellen und ergänzende Grafiken zu den Unfällen sowie weitere nützliche Informationen. Im Dashboard lassen sich mit Hilfe einer Karte, verschiedenen Diagrammen und einer Vielzahl an Filtermöglichkeiten die Unfälle mit Personenschaden seit 2011 individuell analysieren. Zudem ist auf dem Geoportal des Bundes eine Karte der Unfälle mit Personenschaden seit 2011 – aufgegliedert nach verschiedenen Themen – verfügbar: <https://map.unfalldaten.ch>. Der entsprechende Rohdatensatz wird als Open Government Data (OGD) auf dem OGD-Portal des Bundes <https://open-data.swiss> und als verlinkbare Daten (Linked Data) unter <https://geo.id.admin.ch> zur Verfügung gestellt.