



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

03. März 2025

Strassenverkehrsunfall-Statistik 2024

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 Personen) und der schweren Unfälle (Unfälle mit getöteten und / oder schwerverletzten Personen) für das Jahr 2024. Nach einer Übersicht der wichtigsten Kennzahlen zum allgemeinen Unfallgeschehen 2024 sowie der Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr in Kapitel 2, folgt ein Überblick des Unfallgeschehens nach Verkehrsteilnahme in Kapitel 3 und nach der Strassenart Autobahnen / Autostrassen in Kapitel 4. Hinweise zur Statistik sind im Anhang aufgeführt.

2 Wichtigste Kennzahlen zum Unfallgeschehen im Schweizer Strassenverkehr

2024 haben 250 Menschen bei einem Verkehrsunfall ihr Leben verloren und 3792 Personen wurden schwer verletzt. Das entspricht einem Anstieg von 14 Getöteten und einem Rückgang von 304 Schwerverletzten gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Schwerverunfallten auf Schweizer Strassen ist somit im Jahr 2024 gesunken (2024: 4042 Schwerverunfallte, 2023: 4332 Schwerverunfallte).

Im Jahr 2024 gab es 237 Unfälle mit Getöteten (+ 9 Unfälle gegenüber 2023) und 3590 Unfälle mit Schwerverletzten (- 301 Unfälle gegenüber 2023). Die Zahl der schweren Unfälle im Jahr 2024 ist somit gesunken (2024: 3827 schwere Unfälle, 2023: 4119 schwere Unfälle).

3 Unfallgeschehen nach Verkehrsteilnahme

3.1 Personenwagen

3.1.1 Schwerverunfallte Personenwagen-Insassen

2024 starben 81 Insassen eines Personenwagens (+ 6 Getötete gegenüber 2023) und 684 wurden schwer verletzt (- 35 Schwerverletzte gegenüber 2023). Der grösste absolute Rückgang zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 18- bis 24-Jährigen (- 16 gegenüber 2023), der 55- bis 64-Jährigen (- 16 gegenüber 2023) und der 65- bis 74-Jährigen (- 19 gegenüber 2023; vgl. Abbildung 1). Der stärkste Anstieg ist in den Altersklassen der 25- bis 34-Jährigen (+ 12 gegenüber 2023) und 75 Jahre oder älter (+ 15 gegenüber 2023) zu beobachten.

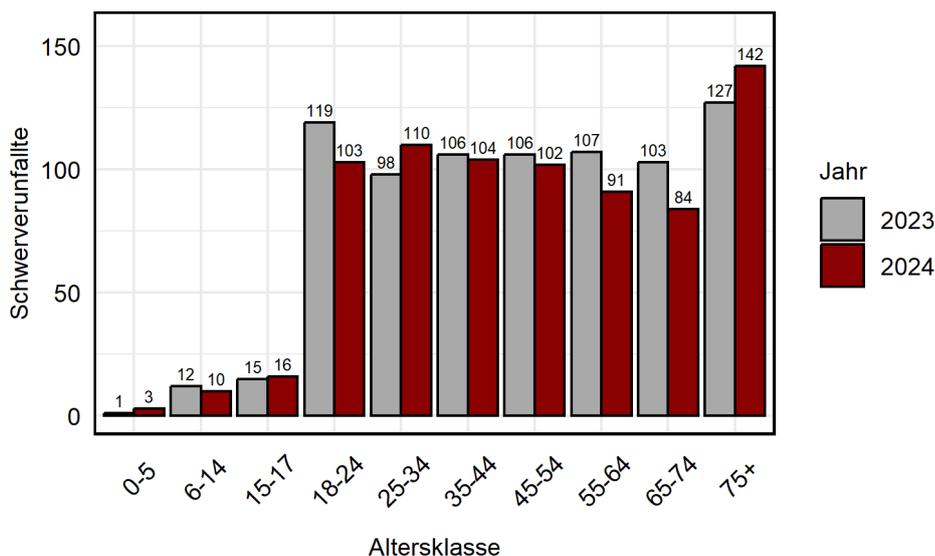


Abbildung 1: Altersverteilung der schwerverunfallten Personenwagen-Insassen für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.1.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Personenwagen

Von den im Jahr 2024 verursachten 1872 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Personenwagen, waren bei 1447 Unfällen bzw. 77,3 % die Personenwagen-Lenkenden die Hauptverursacher. Bei 564 dieser Unfälle stand die Hauptursache des Unfalls im Zusammenhang mit dem Nichtgewähren oder Missachten des Vortritts (- 9,2 % im Vergleich zu 2023; vgl. Abbildung 2). 168 dieser Unfälle waren auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen (+ 17,5 % gegenüber 2023); beim Fehlverhalten bei Fahrbewegungen waren es 148 Unfälle (- 10,8 % gegenüber 2023) und bei der Einwirkung von Alkohol 134 Unfälle (- 2,9 % gegenüber 2023).

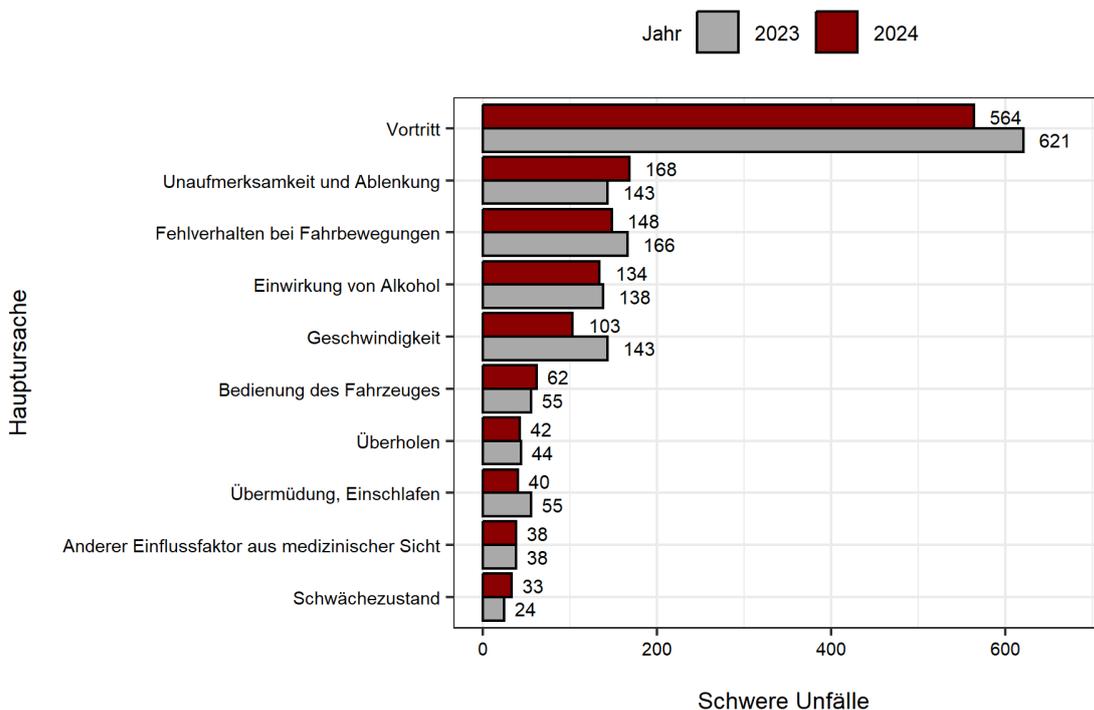


Abbildung 2: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Schleuder- und Selbstunfälle sind mit 26,8 % der häufigste Unfalltyp bei den schweren Unfällen mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursacher (388 Unfälle; - 5,8 % gegenüber 2023), gefolgt von Einbiegeunfällen (237 Unfälle; - 0,4 % gegenüber 2023) und Fussgängerunfällen (229 Unfälle; - 12,9 % gegenüber 2023).

3.2 Motorräder

3.2.1 Schwerverunfallte Motorrad-Fahrende

2024 starben 47 Motorrad-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen (- 3 Getötete gegenüber 2023) und 1081 wurden schwer verletzt (- 79 Schwerverletzte gegenüber 2023). Ein Rückgang bei den Schwerverunfallten ist in allen Altersklassen ausser jener der 35- bis 44-Jährigen (+ 5 gegenüber 2023) zu verzeichnen (vgl. Abbildung 3).

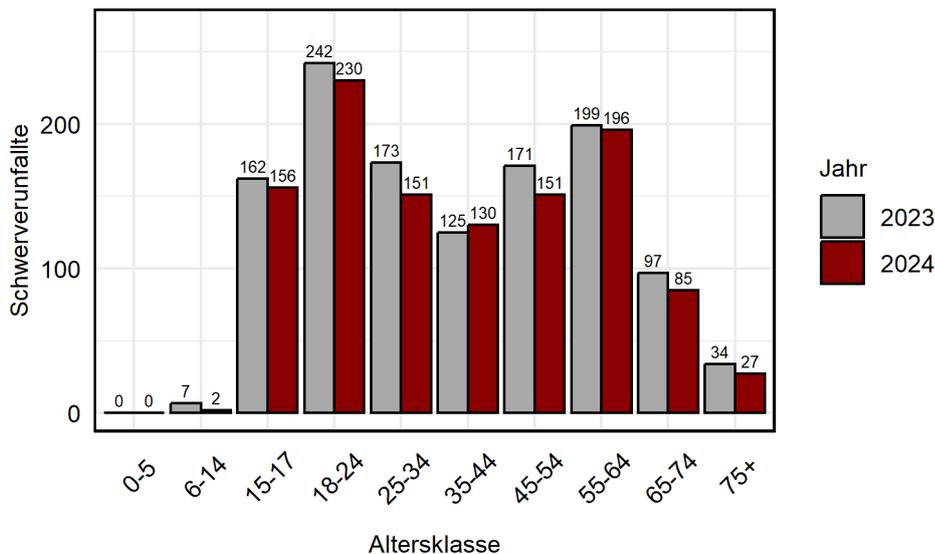


Abbildung 3: Altersverteilung der schwerverunfallten Motorrad-Fahrenden für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.2.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Motorrädern

Von den im Jahr 2024 verursachten 1160 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Motorrad waren bei 793 Unfällen bzw. 68,4 % die Motorrad-Lenkenden die Hauptverursacher. Bei 199 dieser Unfälle stand die Hauptursache des Unfalls im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit (- 18 gegenüber 2023), 191 dieser Unfälle waren auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen (- 12 gegenüber 2023; vgl. Abbildung 4).

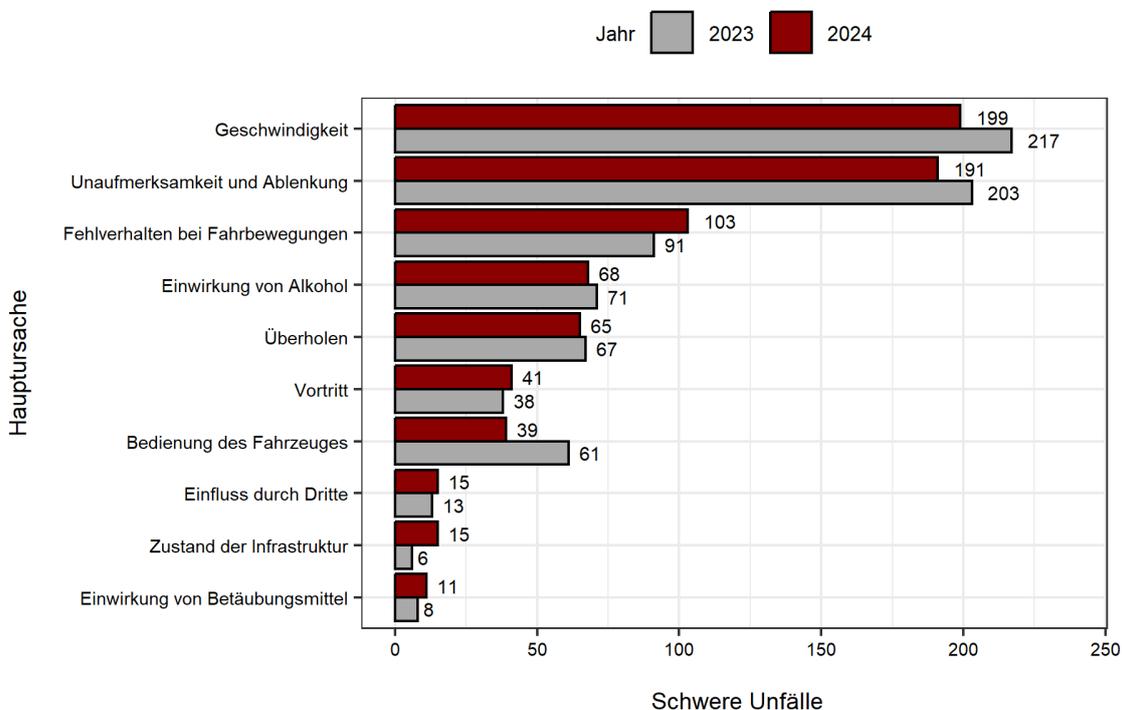


Abbildung 4: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Schleuder- und Selbstunfälle dominieren als Unfalltyp mit 59,8 % die schweren Unfälle mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursacher (474 schwere Unfälle; - 27 gegenüber 2023).

3.3 Fahrräder

3.3.1 Schwerverunfallte Fahrrad-Fahrende

2024 kamen 20 Fahrrad-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen ums Leben (- 6 Getötete gegenüber 2023), 633 wurden schwer verletzt (- 100 Schwerverletzte gegenüber 2023). Die grössten Rückgänge verglichen zum Vorjahr zeigen sich bei den Schwerverunfallten der Altersklassen 18 bis 24 Jahre (- 18 gegenüber 2023), 25 bis 34 Jahre (- 25 gegenüber 2023) und 35 bis 44 Jahre (- 25 gegenüber 2023) (vgl. Abbildung 5).

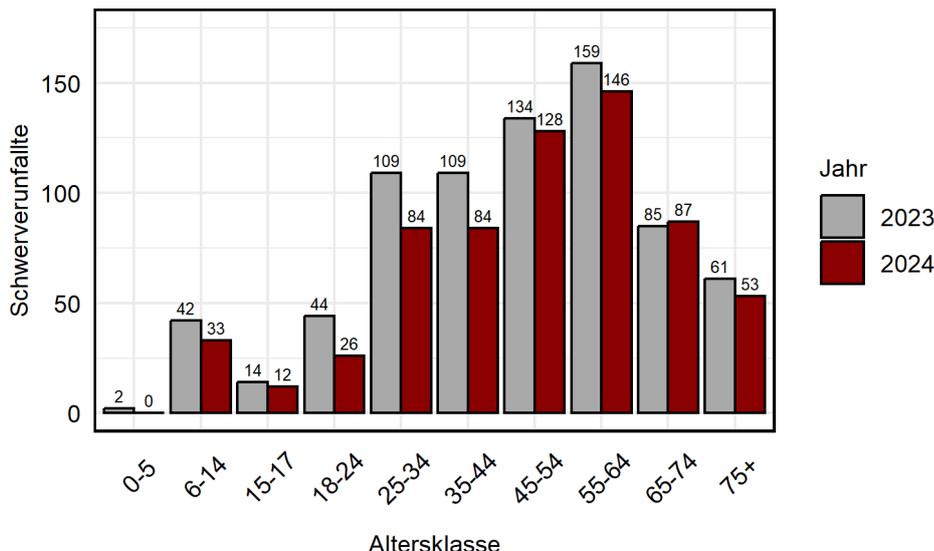


Abbildung 5: Altersverteilung der schwerverunfallten Fahrrad-Fahrenden für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.3.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern

Von den im Jahr 2024 verursachten 694 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Fahrrad waren bei 461 Unfällen bzw. 66,4 % die Fahrrad-Lenkenden die Hauptverursacher.

Wichtigste Hauptursachen in diesen Unfällen waren Unaufmerksamkeit und Ablenkung (93 schwere Unfälle; - 9 gegenüber 2023), Fehlverhalten des Lenkenden (74 schwere Unfälle; - 1 gegenüber 2023), Fehlverhalten bei Fahrbewegungen (53 schwere Unfälle; - 8 gegenüber 2023) und Einwirkung von Alkohol (48 schwere Unfälle; - 10 gegenüber 2023). Angestiegen sind die Zahlen der Unfälle, die aufgrund eines äusseren Einflusses (14 schwere Unfälle; + 7 gegenüber 2023) oder im Zusammenhang mit dem Überholen (14 schwere Unfälle; + 1 gegenüber 2023) verursacht wurden (vgl. Abbildung 6).

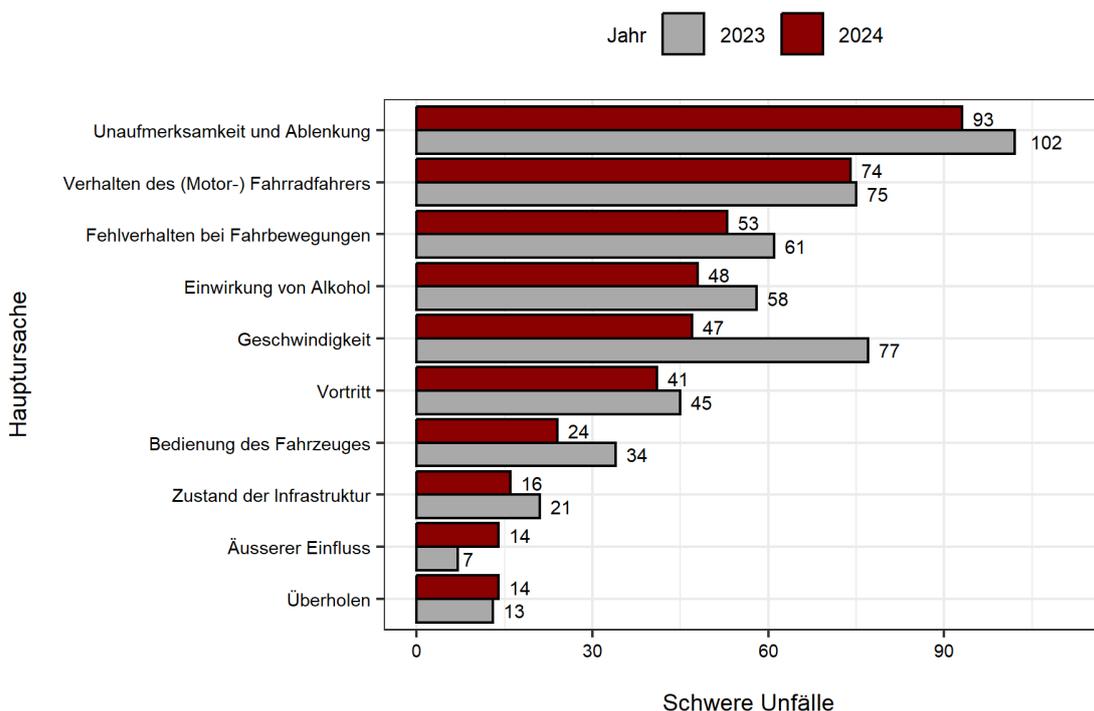


Abbildung 6: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Schleuder- und Selbstunfälle waren mit 67,9 % der häufigste Unfalltyp bei schweren Unfällen mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursacher (313 Unfälle; - 17,6 % gegenüber 2023).

3.4 E-Bikes

3.4.1 Schwerverunfallte E-Bike-Fahrende

2024 wurden 25 E-Bike-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen getötet (+ 9 Getötete gegenüber 2023) und 533 schwer verletzt (- 62 Schwerverletzte gegenüber 2023). Von den insgesamt 558 schwerverunfallten E-Bike-Fahrenden verunfallten 451 mit einem langsamen E-Bike (- 45 gegenüber 2023) und 107 mit einem schnellen E-Bike (- 8 gegenüber 2023). 59,4 % der Schwerverunfallten mit einem langsamen E-Bike waren 55 Jahre oder älter (vgl. Abbildung 7); bei den Schwerverunfallten mit einem schnellen E-Bike waren rund 76,6 % im Alter zwischen 35 und 64 Jahren (vgl. Abbildung 8).

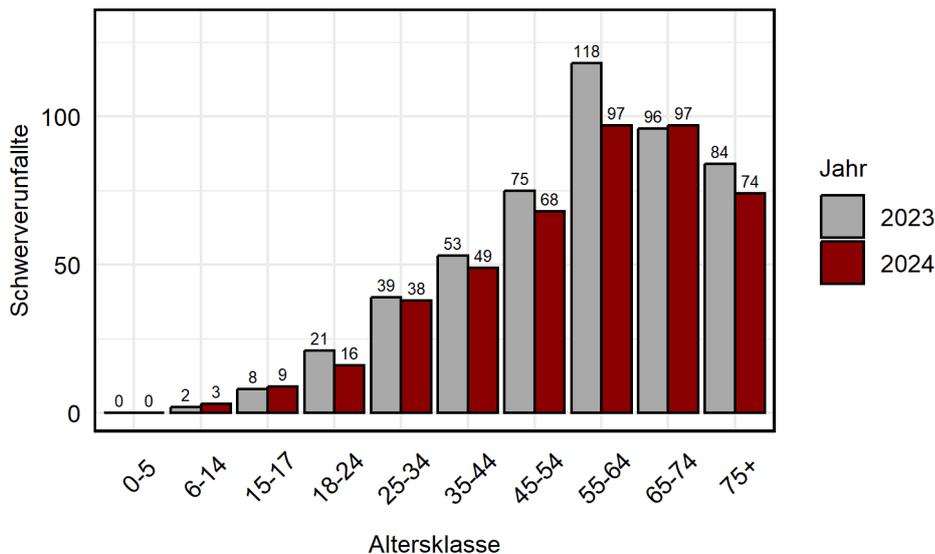


Abbildung 7: Altersverteilung der Schwerverunfallten mit einem langsamen E-Bike für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

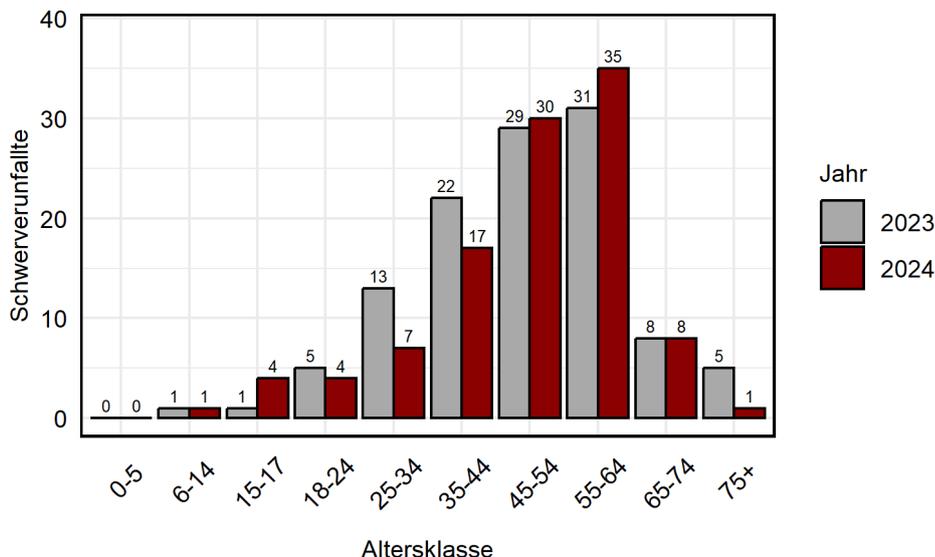


Abbildung 8: Altersverteilung der Schwerverunfallten mit einem schnellen E-Bike für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.4.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von E-Bikes

Von den im Jahr 2024 verursachten 476 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem langsamen E-Bike waren bei 356 Unfällen bzw. 74,8 % die E-Bike-Lenkenden die Hauptverursacher. Bei den 117 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem schnellen E-Bike waren die E-Bike-Lenkenden bei 71 Unfällen bzw. 60,7 % die Hauptverursacher. Einwirkung von Alkohol sowie Unachtsamkeit und Ablenkung waren sowohl für die langsamen wie auch für die schnellen E-Bikes die häufigsten Hauptursachen (vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10): 68 bzw. 62 der schweren Unfälle bei den langsamen E-Bikes (+ 6 bzw. - 15 gegenüber 2023) und 16 bzw. 13 der schweren Unfälle bei den schnellen E-Bikes (- 5 gegenüber 2023 bzw. gleich wie 2023).

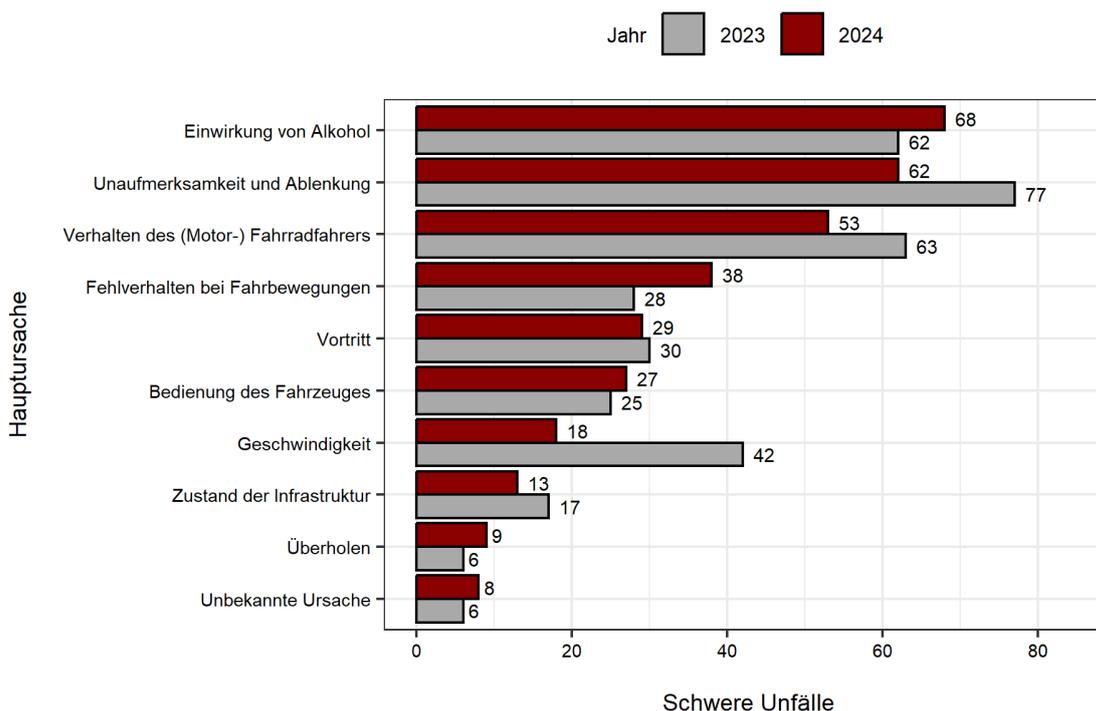


Abbildung 9: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines langsamen E-Bikes als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

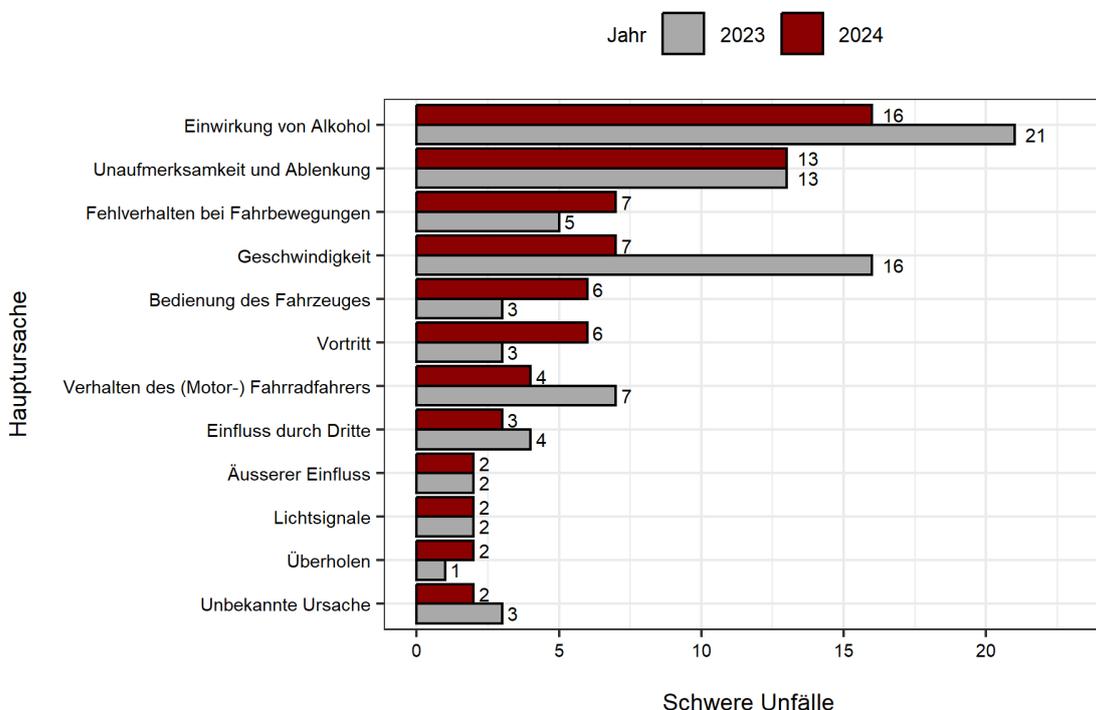


Abbildung 10: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines schnellen E-Bikes als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Schleuder- und Selbstunfälle waren mit 71,5 % bzw. 66,2 % der schweren Unfälle mit hauptverursachenden Lenkenden eines langsamen bzw. eines schnellen E-Bikes der häufigste Unfalltyp (254 bzw. 47 Unfälle; - 17,8 % bzw. - 27,7 % gegenüber 2023).

3.5 Fussgängerinnen und Fussgänger

3.5.1 Schwerverunfallte Fussgängerinnen und Fussgänger

2024 kamen 48 Fussgängerinnen und Fussgänger bei einem Verkehrsunfall ums Leben (+ 6 Getötete gegenüber 2023); davon verunglückten 11 Personen auf einem Fussgängerstreifen (- 13 Getötete gegenüber 2023). 441 Fussgängerinnen und Fussgänger wurden schwer verletzt (- 35 Schwerverletzte gegenüber 2023); davon verunglückten 177 Personen auf einem Fussgängerstreifen (- 35 Schwerverletzte gegenüber 2023). Ein Rückgang bei den schwerverunfallten Fussgängerinnen und Fussgängern zeigt sich in allen Altersklassen, mit Ausnahme von Kindern von 0 bis 14 Jahre und den 55- bis 74-Jährigen, die einen leichten Anstieg verzeichnen (vgl. Abbildung 11).

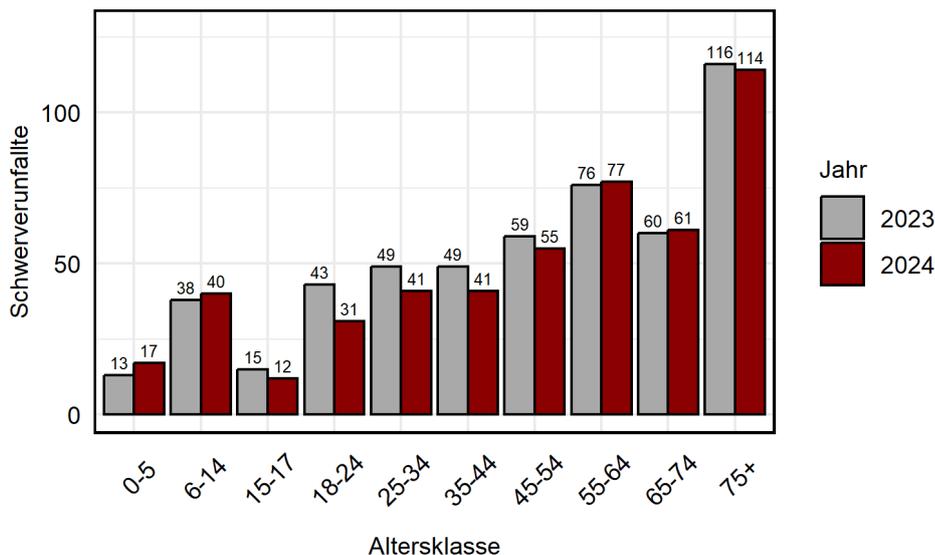


Abbildung 11: Altersverteilung der schwerverunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.5.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern

136 Unfälle bzw. 26,7 % der 510 schweren Unfälle im Jahr 2024 mit Beteiligung von mindestens einem Fussgänger oder einer Fussgängerin wurden von diesen selbst verursacht. Bei 101 dieser Unfälle war die Hauptursache das Fehlverhalten des Fussgängers oder der Fussgängerin (- 12 gegenüber 2023; vgl. Abbildung 12) und hier insbesondere das unvorsichtige Überqueren der Fahrbahn.

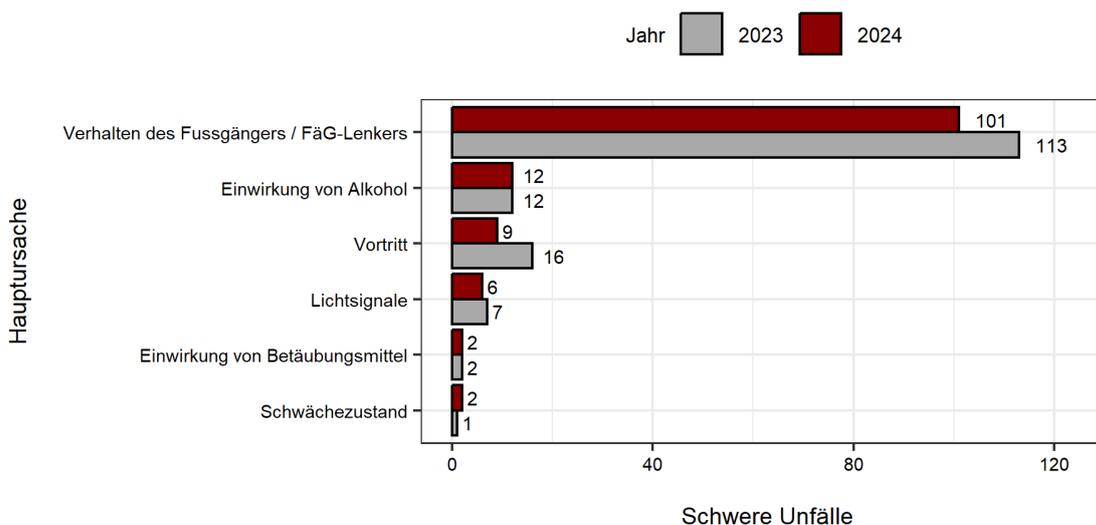


Abbildung 12: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Fußgängern oder Fußgängerinnen als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Schwere Unfälle mit einem Fußgänger oder einer Fußgängerin als Hauptverursacher haben in den allermeisten Fällen den Unfalltyp Fußgängerunfall (128 Unfälle; - 12,9 % gegenüber 2023).

3.6 Elektro-Trottinette

3.6.1 Schwerverunfallte Elektro-Trottinett-Fahrende

2024 wurden keine Elektro-Trottinett-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Person getötet (- 2 Getötete gegenüber 2023); 139 Elektro-Trottinett-Fahrende wurden schwer verletzt (+ 18 Schwerverletzte gegenüber 2023). In den meisten Altersklassen sind die Zahlen der Schwerverunfallten angestiegen oder gleichgeblieben; vgl. Abbildung 13). Bei Erwachsenen zwischen 35 und 54 Jahren sind die Zahlen tendenziell rückläufig.

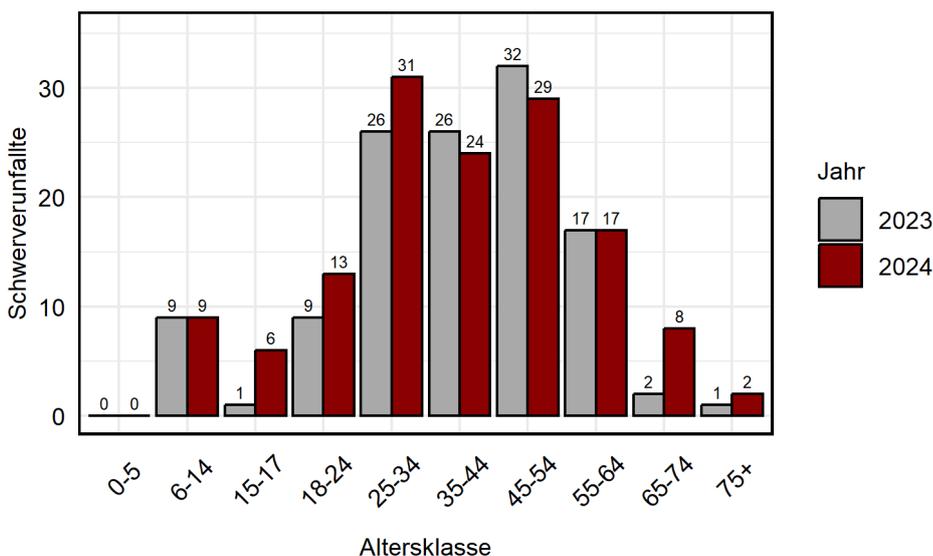


Abbildung 13: Altersverteilung der schwerverunfallten Elektro-Trottinett-Fahrenden für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.6.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Elektro-Trottinetten

Von den im Jahr 2024 verursachten 157 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Elektro-Trottinett waren bei 135 Unfällen bzw. 86,0 % die Elektro-Trottinett-Lenkenden die Hauptverursacher. Einwirkung von Alkohol (39 schwere Unfälle; + 4 gegenüber 2023), Unaufmerksamkeit und Ablenkung (18 schwere Unfälle; gleich wie 2023) und Geschwindigkeit (14 schwere Unfälle; + 9 gegenüber 2023) waren die häufigsten Hauptursachen dieser Unfälle (vgl. Abbildung 14).

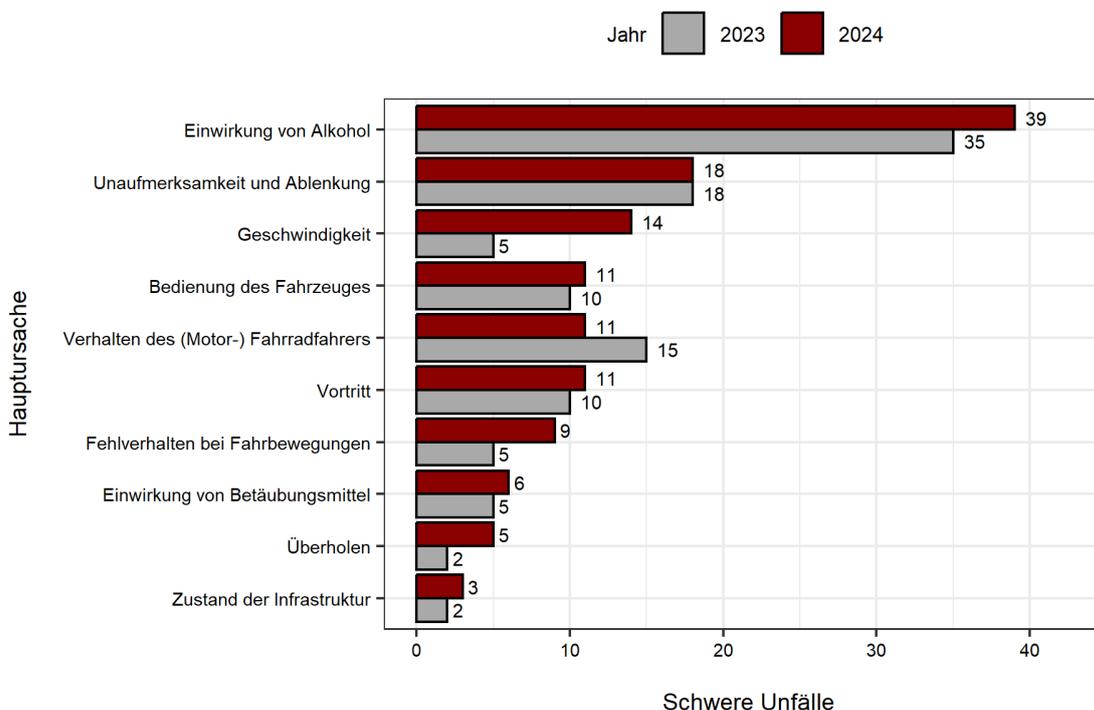


Abbildung 14: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Etwa drei Viertel der schweren Unfälle mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursacher waren Schleuder- oder Selbstunfälle der häufigste Unfalltyp (101 Unfälle; + 13,5 % gegenüber 2023).

3.7 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

3.7.1 Schwer verunfallte Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten

2024 Jahr starben 3 Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten in einem Verkehrsunfall (- 1 Getöteter gegenüber 2023) und 37 Personen wurden schwer verletzt (- 9 Schwerverletzte gegenüber 2023). 24 Schwerverunfallte – also mehr als die Hälfte – waren Kinder im Alter bis 14 Jahre (vgl. Abbildung 15). Zurückgegangen sind insbesondere die Zahlen bei den schwerverunfallten Kindern im Alter bis 5 Jahre (- 6 gegenüber 2023). Bei 67,5 % der Schwerverunfallten war das fahrzeugähnliche Gerät ein Trottinett (ohne Elektroantrieb).

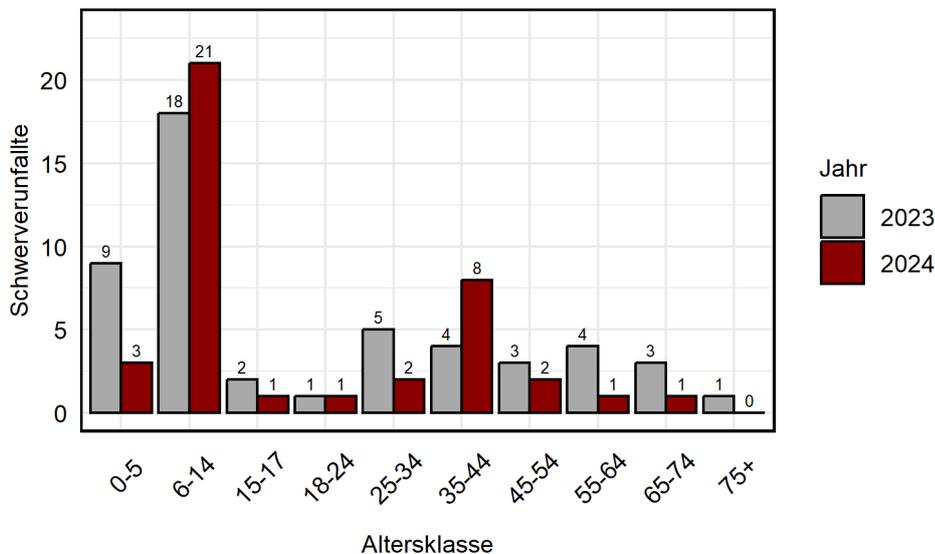


Abbildung 15: Altersverteilung der schwererunfallten Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

3.7.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Benutzern eines fahrzeugähnlichen Geräts

Von den im Jahr 2024 verursachten 40 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Benutzer eines fahrzeugähnlichen Geräts waren bei 23 Unfällen bzw. 57,5 % die Lenkenden des fahrzeugähnlichen Geräts die Hauptverursacher. Hauptursache dieser Unfälle war mehrheitlich das Fehlverhalten der Lenkenden des fahrzeugähnlichen Geräts (vgl. Abbildung 16).

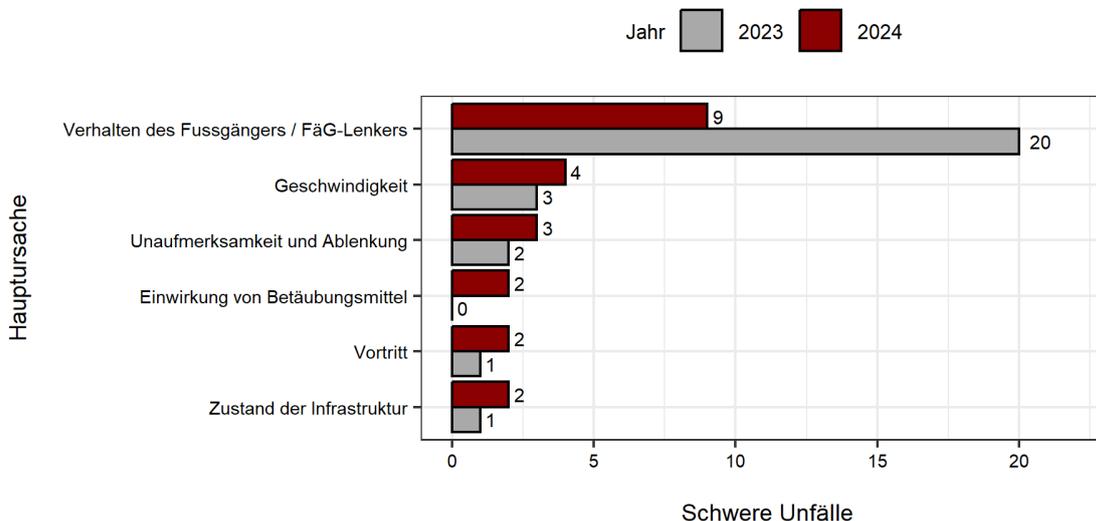


Abbildung 16: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines fahrzeugähnlichen Geräts als Hauptverursacher für die Jahre 2023 und 2024 (Quelle: ASTRA, 2025)

Mit 60,9 % der schweren Unfälle mit Lenkenden eines fahrzeugähnlichen Geräts als Hauptverursacher waren Schleuder- oder Selbstunfälle der häufigste Unfalltyp (14 Unfälle; - 39,1 % gegenüber 2023).

4 Unfallgeschehen auf Autobahnen und Autostrassen

4.1 Schwerverunfälle

2024 starben 25 Personen auf einer Autobahn oder Autostrasse (- 3 Getötete gegenüber 2023) und 213 wurden schwer verletzt (- 26 Schwerverletzte gegenüber 2023). 162 der Schwerverunfallten waren Personenwagen-Insassen (- 5 gegenüber 2023); weitere 66 Personen waren mit einem Motorrad unterwegs (- 7 gegenüber 2023). Eine schwerverunfallte Person war auf der Autobahn oder Autostrasse zu Fuss unterwegs (- 4 gegenüber 2023).

4.2 Schwere Unfälle

Zu den häufigsten Hauptursachen von schweren Unfällen auf Autobahnen und Autostrassen zählen Unachtsamkeit und Ablenkung (52 schwere Unfälle; - 2 gegenüber 2023), Fehlverhalten bei Fahrbewegungen (44 schwere Unfälle; - 7 gegenüber 2023), nicht angepasste Geschwindigkeit (27 schwere Unfälle; - 8 gegenüber 2023) und Einwirkung von Alkohol (21 schwere Unfälle; - 1 gegenüber 2023).

Nach Unfalltypen waren schwere Unfälle auf Autobahnen und Autostrassen am häufigsten Schleuder- und Selbstunfälle (81 schwere Unfälle; - 16 gegenüber 2023) und Auffahrunfälle (74 schwere Unfälle; - 8 gegenüber 2023).

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.

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 – aufgliedert 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.ld.admin.ch> zur Verfügung gestellt.