



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

25. Februar 2026

Strassenverkehrsunfall-Statistik 2025

Bericht zu den wichtigsten Entwicklungen

Dokumentennummer ASTRA-D-6B253501/3541



ASTRA-D-6B253501/3541

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 2025.

Nach einer Übersicht der wichtigsten Kennzahlen zum allgemeinen Unfallgeschehen 2025 sowie deren 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

2025 haben 214 Menschen bei einem Verkehrsunfall ihr Leben verloren und 3935 Personen wurden schwer verletzt. Das entspricht einem Rückgang von 36 Getöteten und einem Anstieg von 143 Schwerverletzten gegenüber dem Vorjahr. Von den 3935 Schwerverletzten wurden rund 4 % lebensbedrohlich und 96 % erheblich verletzt.¹ Die Zahl der Schwerverunfallten auf Schweizer Strassen ist somit im Jahr 2025 gestiegen (2025: 4149 Schwerverunfallte, 2024: 4042 Schwerverunfallte).

Im Jahr 2025 gab es 209 Unfälle mit Getöteten (- 28 Unfälle gegenüber 2024) und 3716 Unfälle mit Schwerverletzten (+ 126 Unfälle gegenüber 2024). Die Zahl der schweren Unfälle im Jahr 2025 ist somit gestiegen (2025: 3925 schwere Unfälle, 2024: 3827 schwere Unfälle).

3 Unfallgeschehen nach Verkehrsteilnahme

3.1 Personenwagen

3.1.1 Schwerverunfallte Personenwagen-Insassen

2025 starben 59 Insassen eines Personenwagens (- 22 Getötete gegenüber 2024) und 719 wurden schwer verletzt (+ 35 Schwerverletzte gegenüber 2024). Der grösste absolute Rückgang zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 45- bis 54-Jährigen (- 19 gegenüber 2024) und 75 Jahre oder älter (- 9 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 1). Der stärkste Anstieg ist in der Altersklasse der 55- bis 64-Jährigen (+ 24 gegenüber 2024) und der 18- bis 24-Jährigen (+ 9 gegenüber 2024) zu beobachten.

3.1.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Personenwagen

Von den im Jahr 2025 verursachten 1902 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Personenwagen, waren bei 1449 Unfällen bzw. 76,2 % die Personenwagen-Lenkenden die Hauptverursachenden. Bei 535 dieser Unfälle stand die Hauptursache des Unfalls im Zusammenhang mit dem Nichtgewähren oder Missachten des Vortritts (- 5,1 % im Vergleich zu 2024; vgl. Abbildung 2). 179 dieser Unfälle waren auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen (+ 6,5 % gegenüber 2024); beim Fehlverhalten bei Fahrbewegungen waren es 136 Unfälle (- 8,1 % gegenüber 2024) und bei der Einwirkung von Alkohol 130 Unfälle (- 3,0 % gegenüber 2024).

Schleuder- und Selbstunfälle sind mit 26,2 % der häufigste Unfalltyp bei den schweren Unfällen mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursachende (380 Unfälle; - 2,1 % gegenüber 2024), gefolgt von Fussgängerunfällen (227 Unfälle; - 0,9 % gegenüber 2024) und Einbiegeunfällen (221 Unfälle; - 6,8 % gegenüber 2024).

¹ Seit 2015 werden Schwerverletzte in «lebensbedrohlich» Verletzte und «erheblich» Verletzte unterteilt. Damit kann die Schwere der Verletzung besser beurteilt werden.

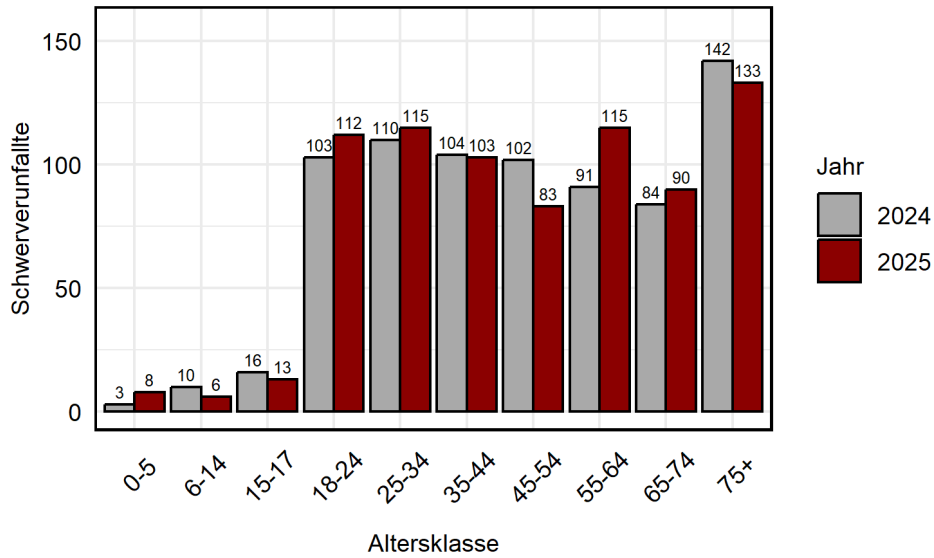


Abbildung 1: Altersverteilung der schwerverunfallten Personenwagen-Insassen für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

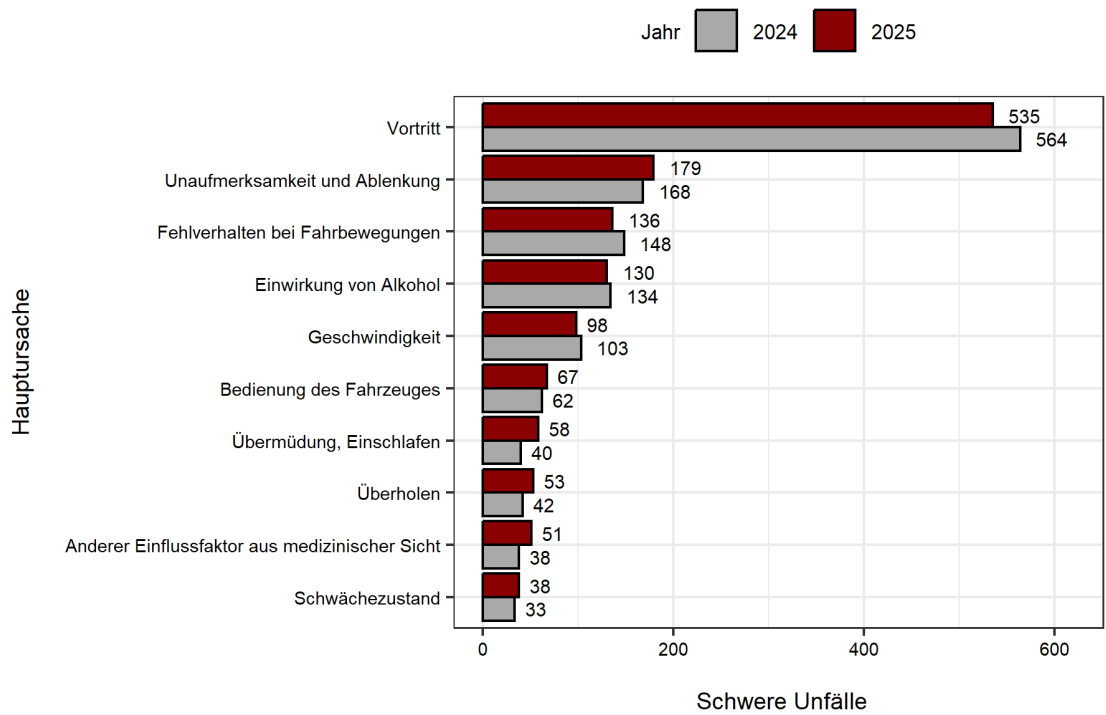


Abbildung 2: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Personenwagen-Lenkenden als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.2 Motorräder

3.2.1 Schwerverunfallte Motorrad-Fahrende

2025 starben 49 Motorrad-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen (+ 2 Getötete gegenüber 2024) und 1085 wurden schwer verletzt (+ 4 Schwerverletzte gegenüber 2024). Der grösste absolute Rückgang zeigt sich bei den Schwerverunfallten in der Altersklasse der 55- bis 64-Jährigen (- 49 ge-

genüber 2024). Bei fast allen anderen Altersklassen ist jedoch ein Anstieg zu beobachten, insbesondere bei den 65- bis 74-Jährigen (+ 15 gegenüber 2024) und den 45- bis 54-Jährigen (+ 13 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 3).

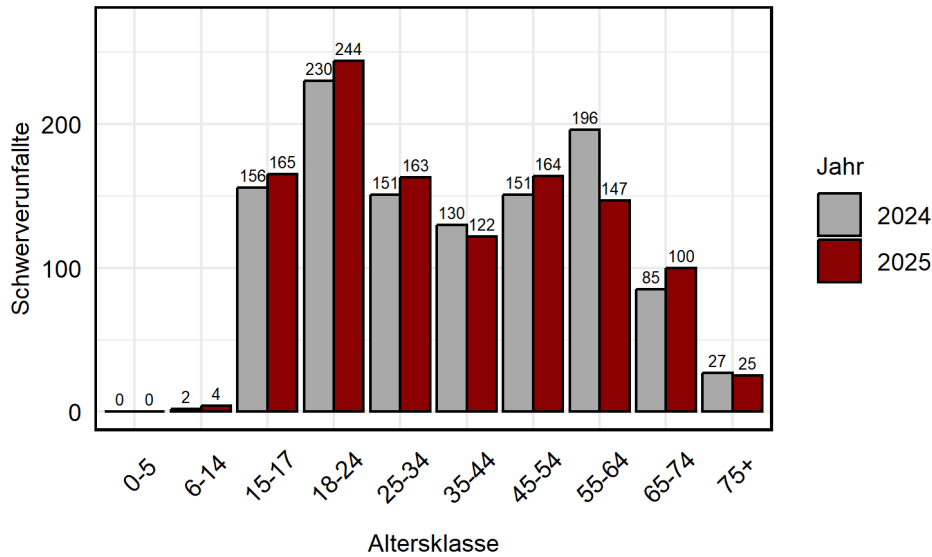


Abbildung 3: Altersverteilung der schwerverunfallten Motorrad-Fahrenden für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.2.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Motorrädern

Von den im Jahr 2025 verursachten 1145 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Motorrad waren bei 789 Unfällen bzw. 68,9 % die Motorrad-Lenkenden die Hauptverursachenden. Bei 198 dieser Unfälle stand die Hauptursache des Unfalls im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit (- 1 gegenüber 2024), 175 dieser Unfälle waren auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen (- 16 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 4).

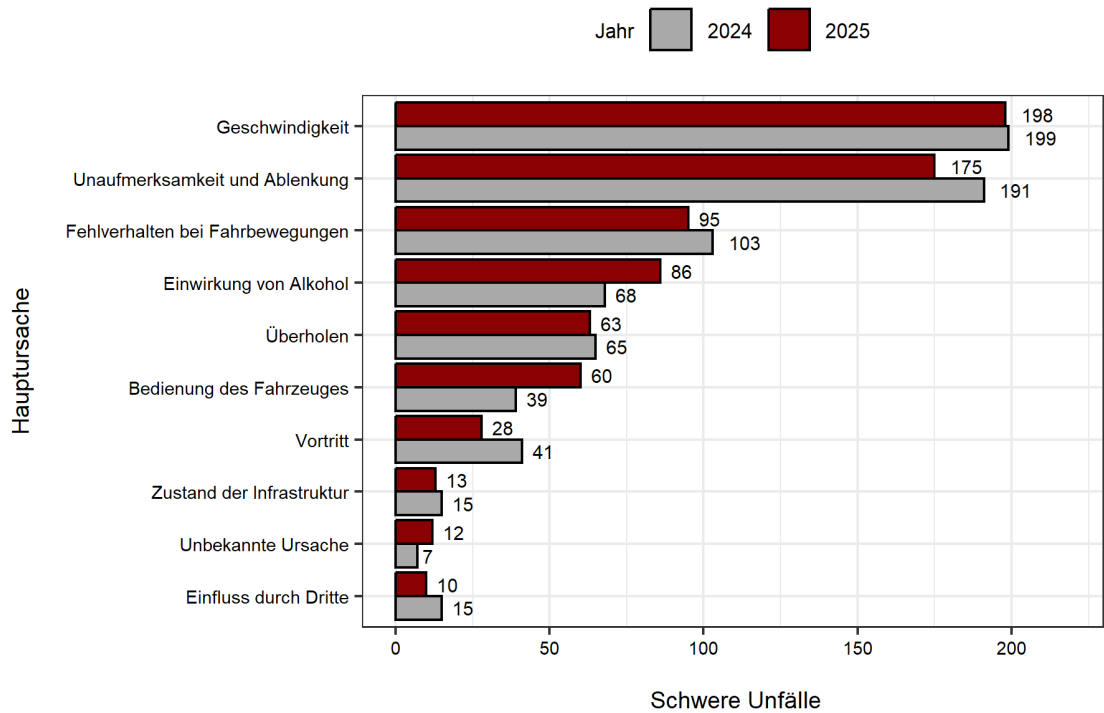


Abbildung 4: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

Häufigster Unfalltyp bei schweren Unfällen mit Motorrad-Lenkenden als Hauptverursachende sind mit 64,0 % Schleuder- und Selbstunfälle (505 schwere Unfälle; + 31 gegenüber 2024).

3.3 Fahrräder

3.3.1 Schwerverunfallte Fahrrad-Fahrende

2025 kamen 20 Fahrrad-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen ums Leben (gleich viele wie im Jahr 2024), 671 wurden schwer verletzt (+ 38 Schwerverletzte gegenüber 2024). Die grössten Rückgänge verglichen zum Vorjahr zeigen sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 55- bis 64-Jährigen (- 12 gegenüber 2024) und der 45- bis 54-Jährigen (- 11 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 5). Der grösste absolute Anstieg zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 35- bis 44-Jährigen (+ 27 gegenüber 2024) und 75 Jahre oder älter (+ 20 gegenüber 2024).

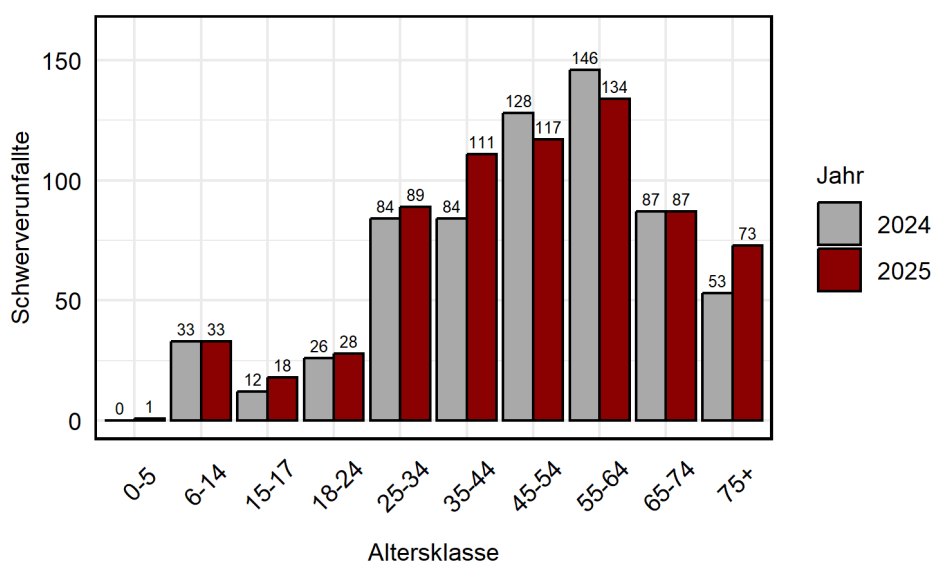


Abbildung 5: Altersverteilung der schwerverunfallten Fahrrad-Fahrenden für die Jahre 2024 und 2025
(Quelle: ASTRA, 2026)

3.3.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern

Von den im Jahr 2025 verursachten 729 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Fahrrad waren bei 473 Unfällen bzw. 64,9 % die Fahrrad-Lenkenden die Hauptverursachenden. Häufigste Hauptursachen in diesen Unfällen waren Unaufmerksamkeit und Ablenkung (95 schwere Unfälle; + 2 gegenüber 2024), Fehlverhalten des Lenkenden² (80 schwere Unfälle; + 6 gegenüber 2024), Geschwindigkeit (55 schwere Unfälle; + 8 gegenüber 2024) und Einwirkung von Alkohol (46 schwere Unfälle; - 2 gegenüber 2024). Der stärkste Rückgang ist bei Unfällen aufgrund Fehlverhaltens bei Fahrbewegungen zu beobachten (42 schwere Unfälle; - 11 gegenüber 2024) (vgl. Abbildung 6).

Schleuder- und Selbstunfälle waren mit 68,9 % der häufigste Unfalltyp bei schweren Unfällen mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursachende (326 Unfälle; + 4,2 % gegenüber 2024).

² Die Hauptursache «Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers» bezieht sich in diesem Fall auf die Lenkenden von Fahrrädern.

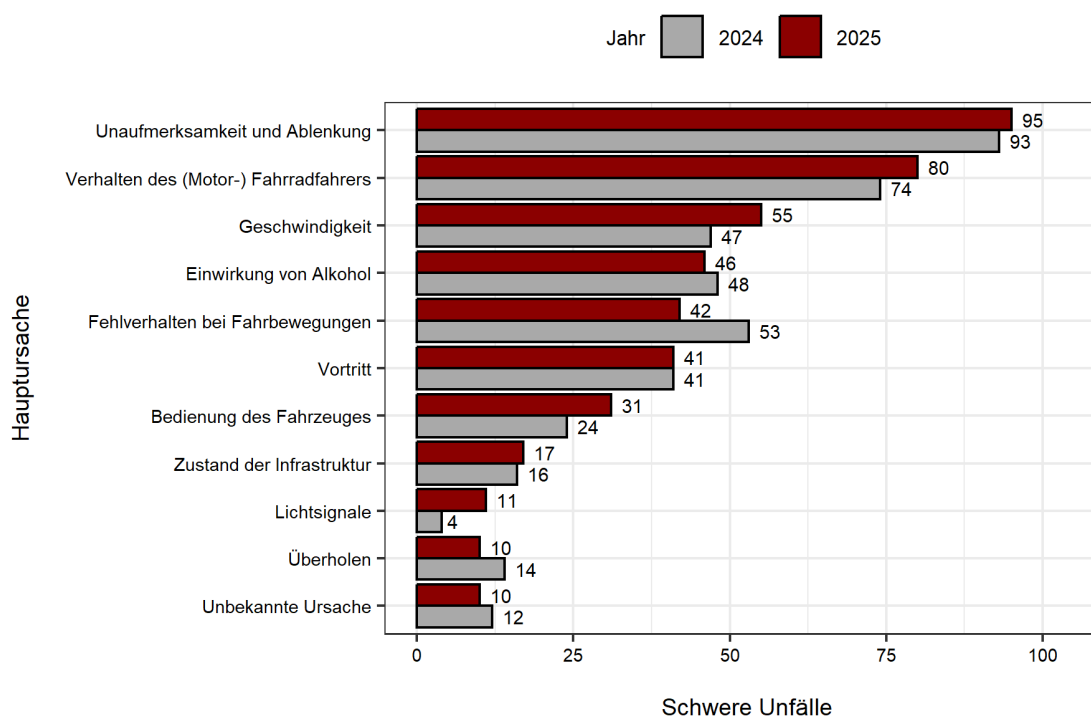


Abbildung 6: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Fahrrad-Lenkenden als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.4 E-Bikes

3.4.1 Schwerverunfallte E-Bike-Fahrende

2025 wurden 24 E-Bike-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Personen getötet (- 1 Getötete gegenüber 2024) und 586 wurden schwer verletzt (+ 53 Schwerverletzte gegenüber 2024). Von den insgesamt 610 schwerverunfallten E-Bike-Fahrenden verunfallten 494 mit einem langsamen E-Bike (+ 43 gegenüber 2024) und 116 mit einem schnellen E-Bike (+ 9 gegenüber 2024). 77,1 % der Schwerverunfallten mit einem langsamen E-Bike waren 45 Jahre oder älter (vgl. Abbildung 7); der grösste absolute Anstieg zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 45- bis 54-Jährigen (+ 24 gegenüber 2024) und der 55- bis 64-Jährigen (+ 16 gegenüber 2024). Bei den Schwerverunfallten mit einem schnellen E-Bike waren rund 69,0 % im Alter zwischen 35 und 64 Jahren (vgl. Abbildung 8); der grösste absolute Anstieg zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 65- bis 74-Jährigen (+ 8 gegenüber 2024) und 75 Jahre oder älter (+ 7 gegenüber 2024).

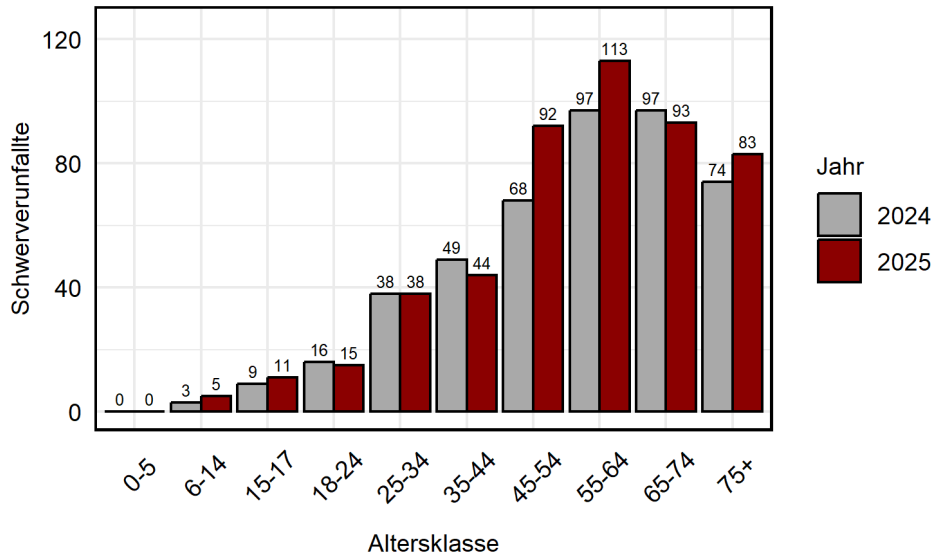


Abbildung 7: Altersverteilung der Schwerverunfallten mit einem langsamen E-Bike für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

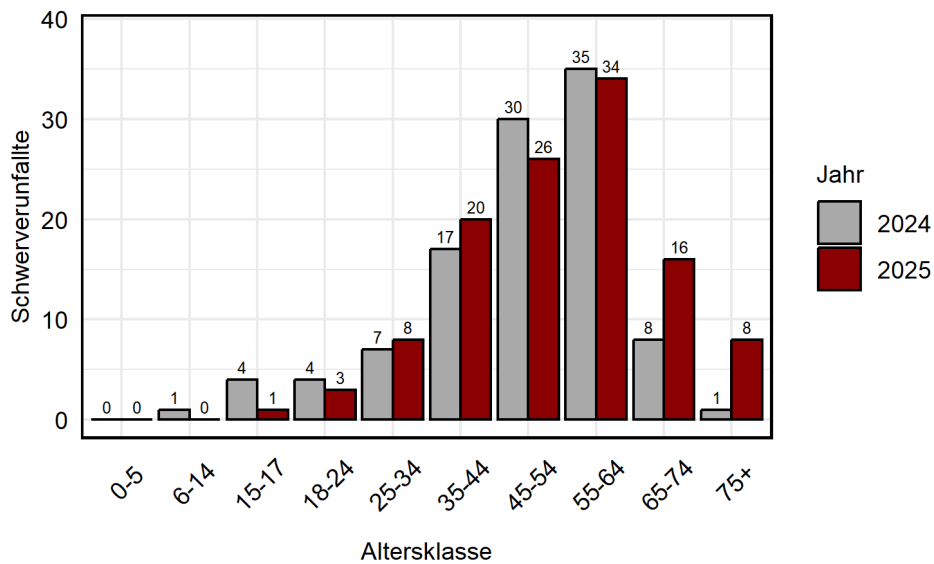


Abbildung 8: Altersverteilung der Schwerverunfallten mit einem schnellen E-Bike für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.4.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von E-Bikes

Von den im Jahr 2025 verursachten 515 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem langsamen E-Bike waren bei 397 Unfällen bzw. 77,1 % die E-Bike-Lenkenden die Hauptverursachenden. Bei den 129 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem schnellen E-Bike waren die E-Bike-Lenkenden bei 85 Unfällen bzw. 65,9 % die Hauptverursachenden. Unaufmerksamkeit und Ablenkung war sowohl für die langsamen wie auch für die schnellen E-Bikes die häufigste Hauptursache (+ 7 auf 69 schwere Unfälle bei den langsamen E-Bikes und + 7 auf 20 schwere Unfälle bei den schnellen E-Bikes; vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10). Zweithäufigste bzw. dritthäufigste Hauptursache von schweren Unfällen mit langsamen bzw. schnellen E-Bikes ist das Fehlverhalten³ des E-Bike-Lenkenden (+ 9 auf 62, bzw. + 6 auf 10 schwere Unfälle). Einwirkung von Alkohol ist die dritthäufigste

³ Die Hauptursache «Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers» bezieht sich in diesem Fall auf die Lenkenden von E-Bikes.

Hauptursache bei langsamen E-Bikes (- 12 auf 56 schwere Unfälle) und die zweithäufigste Hauptursache bei schnellen E-Bikes (+/- 0 auf 16 schwere Unfälle).

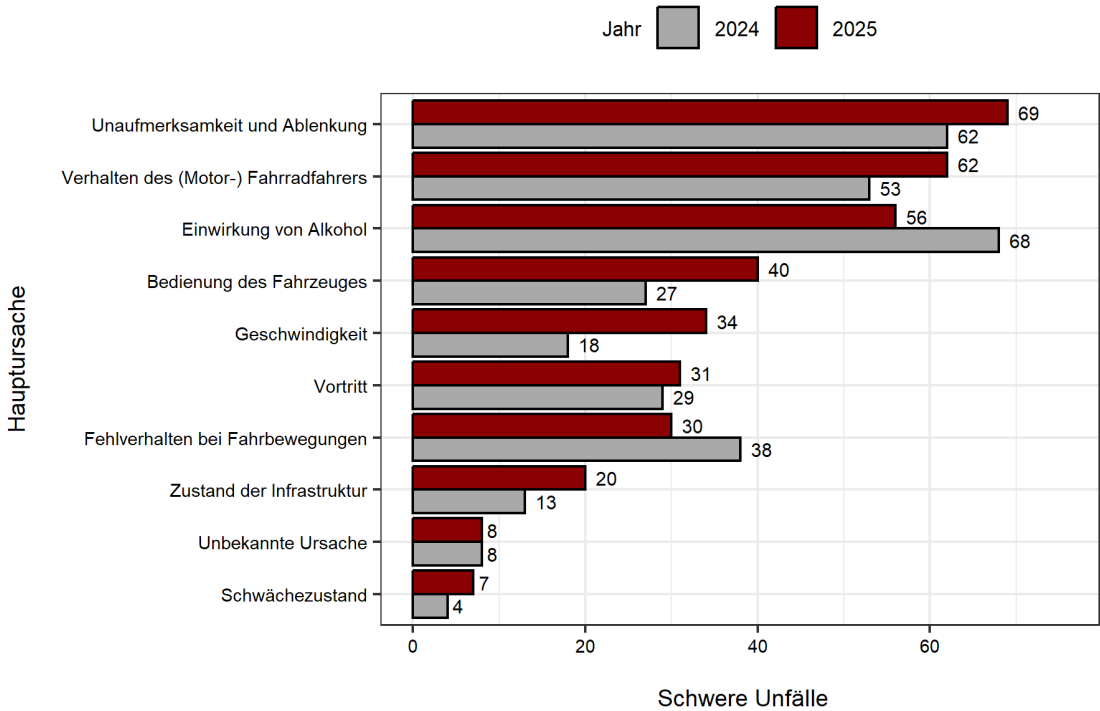


Abbildung 9: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines langsamen E-Bikes als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

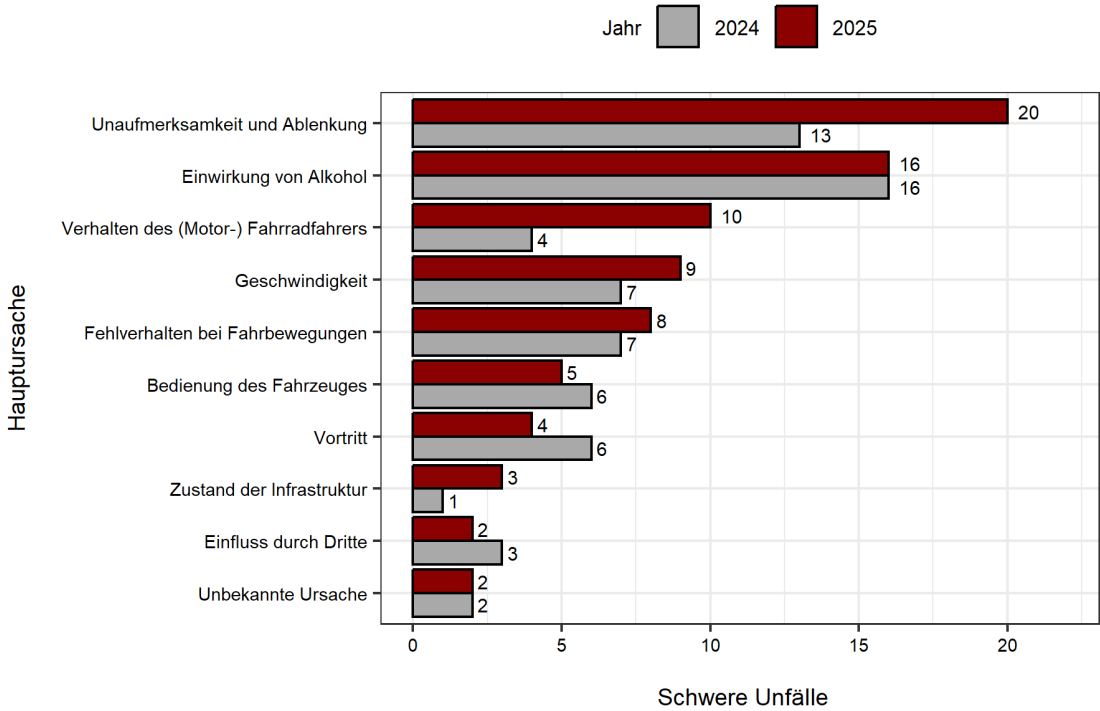


Abbildung 10: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines schnellen E-Bikes als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

Schleuder- und Selbstunfälle waren mit 73,3 % bzw. 75,3 % der schweren Unfälle mit hauptverursachenden Lenkenden eines langsamen bzw. eines schnellen E-Bikes der häufigste Unfalltyp (291 bzw. 64 Unfälle; +14,6 % bzw. + 36,2 % gegenüber 2024).

3.5 Fussgängerinnen und Fussgänger

3.5.1 Schwerverunfallte Fussgängerinnen und Fussgänger

2025 kamen 39 Fussgängerinnen und Fussgänger bei einem Verkehrsunfall ums Leben (- 9 Getötete gegenüber 2024); davon verunglückten 14 Personen auf einem Fussgängerstreifen (+ 3 Getötete gegenüber 2024). 435 Fussgängerinnen und Fussgänger wurden schwer verletzt (- 6 Schwerverletzte gegenüber 2024); davon verunglückten 187 Personen auf einem Fussgängerstreifen (+ 10 Schwerverletzte gegenüber 2024). Die grössten Rückgänge verglichen zum Vorjahr zeigen sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 65- bis 74-Jährigen (- 13 gegenüber 2024) und der 55- bis 64-Jährigen (- 12 gegenüber 2024). Der stärkste Anstieg ist in der Altersklasse 75 Jahre oder älter (+ 18 gegenüber 2024) zu beobachten (vgl. Abbildung 11).

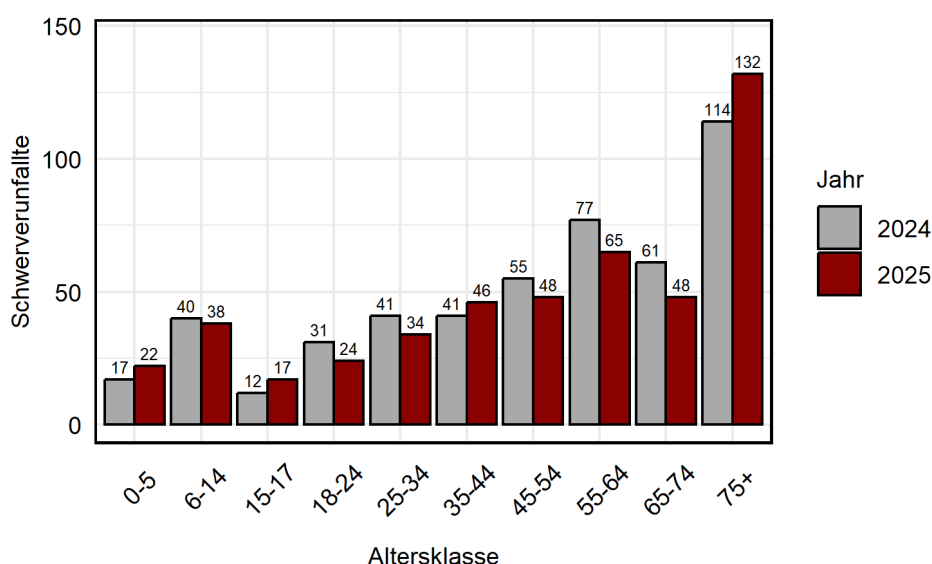


Abbildung 11: Altersverteilung der schwerverunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.5.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern

141 Unfälle bzw. 27,8 % der 508 schweren Unfälle im Jahr 2025 mit Beteiligung von mindestens einem Fussgänger oder einer Fussgängerin wurden von diesen selbst verursacht. Bei 105 dieser Unfälle war die Hauptursache das Fehlverhalten des Fussgängers oder der Fussgängerin (+ 4 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 12) und hier insbesondere das unvorsichtige Überqueren der Fahrbahn.

Schwere Unfälle mit einem Fussgänger oder einer Fussgängerin als Hauptverursachende haben in den allermeisten Fällen den Unfalltyp Fussgängerunfall (128 Unfälle; gleich viele wie im Jahr 2024).

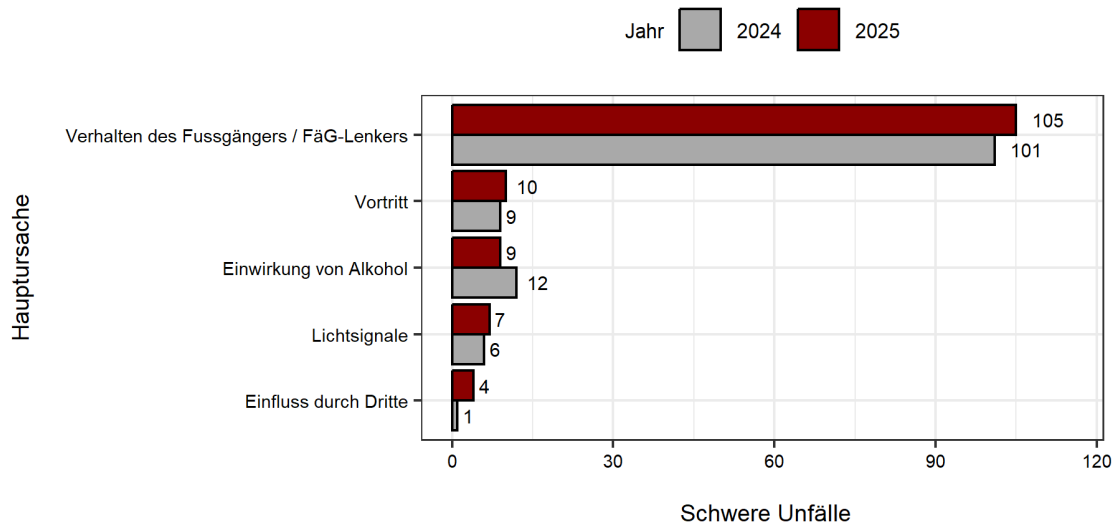


Abbildung 12: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Fussgängern oder Fussgängerinnen als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.6 Elektro-Trottinette

3.6.1 Schwerverunfallte Elektro-Trottinett-Fahrende

2025 wurden 3 Elektro-Trottinett-Fahrende als lenkende oder mitfahrende Person getötet (+ 3 Getötete gegenüber 2024); 152 Elektro-Trottinett-Fahrende wurden schwer verletzt (+ 13 Schwerverletzte gegenüber 2024). Der stärkste Anstieg ist in den Altersklassen der 35- bis 44-Jährigen (+ 14 gegenüber 2024) und der 55- bis 64-Jährigen (+ 6 gegenüber 2024) zu beobachten. Der grösste Rückgang zeigt sich bei den Schwerverunfallten in den Altersklassen der 65- bis 74-Jährigen (- 4 gegenüber 2024) und der 25- bis 34-Jährigen (- 3 gegenüber 2024; vgl. Abbildung 13).

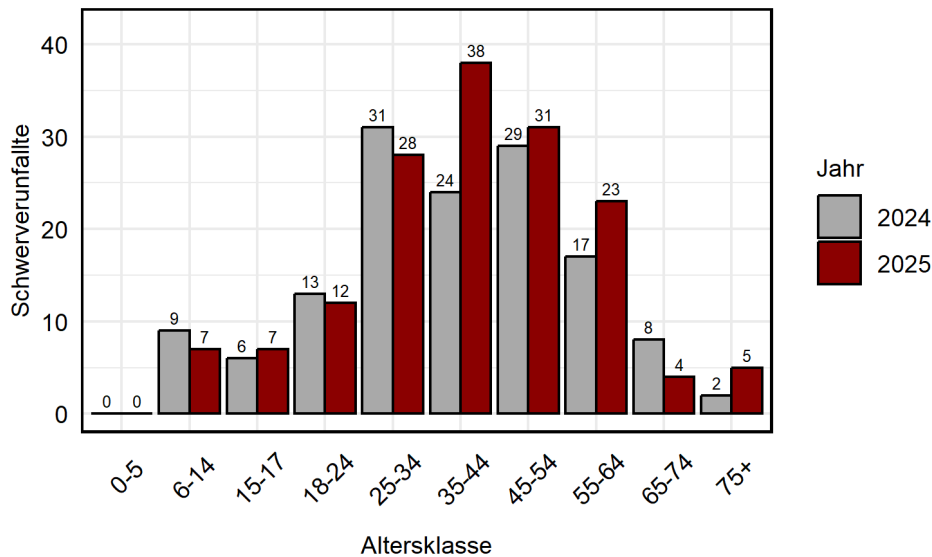


Abbildung 13: Altersverteilung der schwerverunfallten Elektro-Trottinett-Fahrenden für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.6.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von Elektro-Trottinetten

Von den im Jahr 2025 verursachten 165 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem Elektro-Trottinett waren bei 148 Unfällen bzw. 89,7 % die Elektro-Trottinett-Lenkenden die Hauptverursachenden. Einwirkung von Alkohol (50 schwere Unfälle; + 11 gegenüber 2024), Unaufmerksamkeit und Ablenkung (26 schwere Unfälle; + 8 gegenüber 2024) und Fehlverhalten des Lenkenden⁴ (15 schwere Unfälle; + 4 gegenüber 2024) waren die häufigsten Hauptursachen dieser Unfälle (vgl. Abbildung 14).

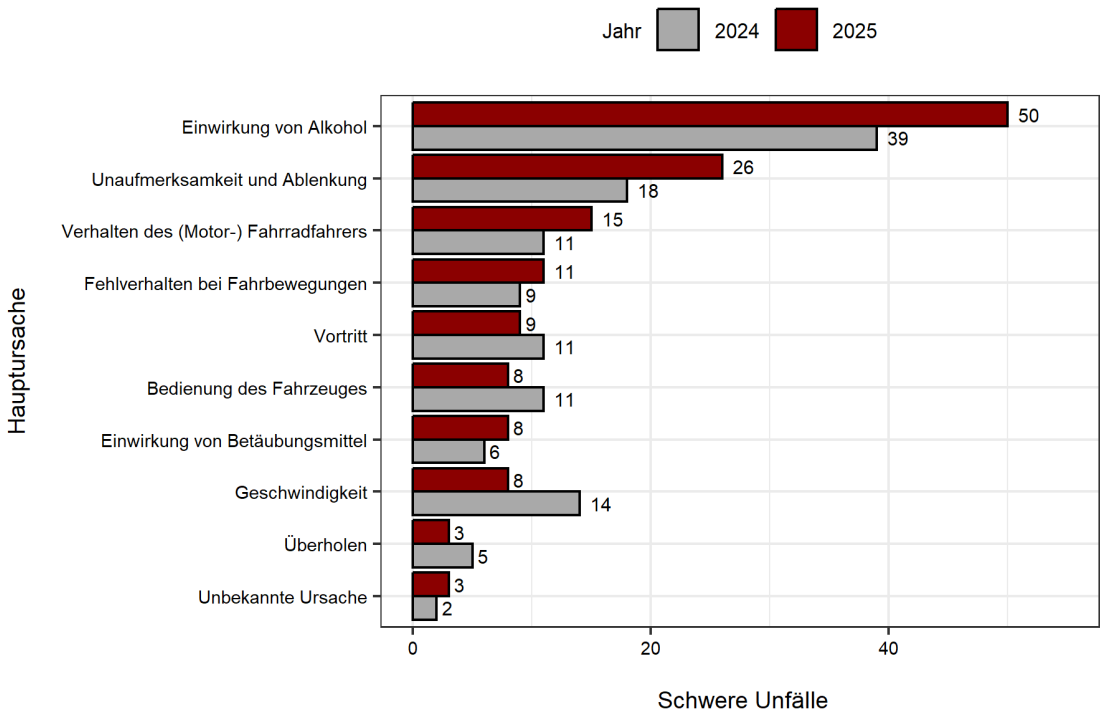


Abbildung 14: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

Etwa 80 % der schweren Unfälle mit Elektro-Trottinett-Lenkenden als Hauptverursachende waren Schleuder- oder Selbstunfälle (118 Unfälle; + 16,8 % gegenüber 2024).

3.7 Fahrzeugähnliche Geräte

3.7.1 Schwerverunfallte Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten

2025 wurden keine Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) in einem Verkehrsunfall getötet (- 3 Getötete gegenüber 2024). 29 Benutzer von FäG wurden schwer verletzt (- 8 Schwerverletzte gegenüber 2024). 18 Schwerverunfallte – also über 60 % – waren Kinder im Alter bis 14 Jahre (vgl. Abbildung 15). Die Zahlen bei den schwerverunfallten Kindern sind jedoch zurückgegangen (- 6 Kinder gegenüber 2024). Bei 96,6 % der Schwerverunfallten war das FäG ein Trottinett (ohne Elektroantrieb).

⁴ Die Hauptursache «Verhalten des (Motor-) Fahrradfahrers» bezieht sich in diesem Fall auf die Lenkenden von E-Trottinets.

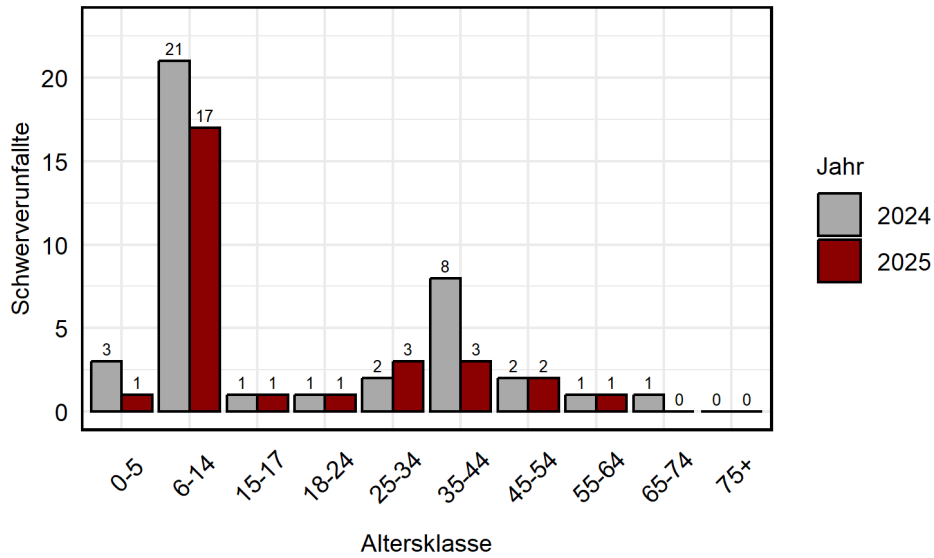


Abbildung 15: Altersverteilung der schwerverunfallten Benutzer von F&G für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

3.7.2 Schwere Unfälle mit Beteiligung von fahrzeugähnlichen Geräten

Von den im Jahr 2025 verursachten 36 schweren Unfällen mit Beteiligung von mindestens einem F&G waren bei 24 Unfällen bzw. 66,7 % die Lenkenden des F&G die Hauptverursachenden. Hauptursache dieser Unfälle war mehrheitlich das Fehlverhalten der Lenkenden des F&G (vgl. Abbildung 16).

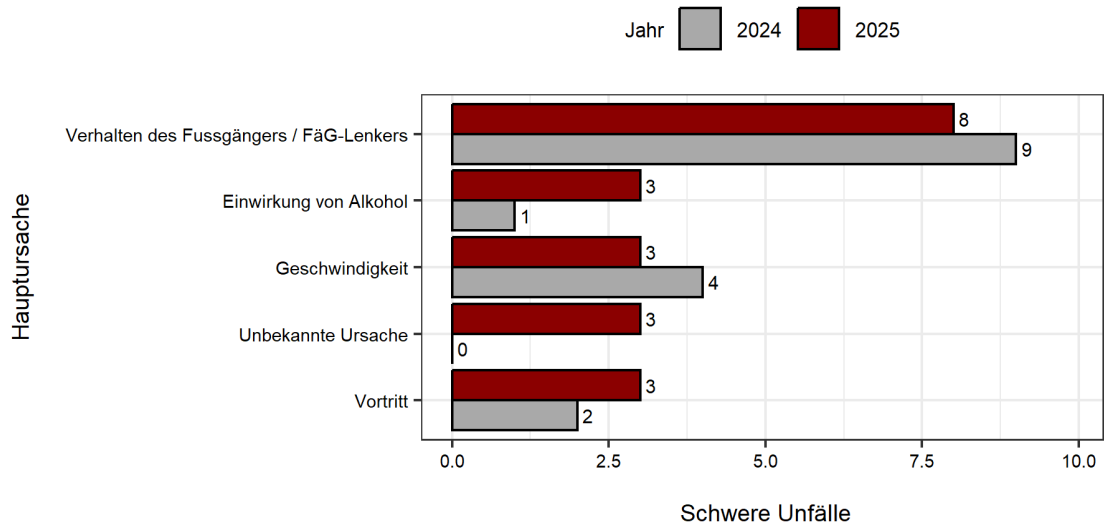


Abbildung 16: Häufigste Hauptursachen bei schweren Unfällen mit den Lenkenden eines F&G als Hauptverursachende für die Jahre 2024 und 2025 (Quelle: ASTRA, 2026)

Mit 62,5 % der schweren Unfälle mit Lenkenden eines F&G als Hauptverursachende waren Schleuder- oder Selbstunfälle der häufigste Unfalltyp (15 Unfälle; + 7,1 % gegenüber 2024).

4 Unfallgeschehen auf Autobahnen und Autostrassen

4.1 Schwerverunfallte

2025 starben 19 Personen auf einer Autobahn oder Autostrasse (- 6 Getötete gegenüber 2024) und 181 wurden schwer verletzt (- 32 Schwerverletzte gegenüber 2024). 119 der Schwerverunfallten waren Personenwagen-Insassen (- 43 gegenüber 2024); weitere 58 Personen waren mit einem Motorrad unterwegs (- 8 gegenüber 2024). Fünf Schwerverunfallte auf Autobahnen oder Autostrassen waren Fussgängerinnen oder Fussgänger (+ 4 gegenüber 2024).

4.2 Schwere Unfälle

Zu den häufigsten Hauptursachen von schweren Unfällen auf Autobahnen und Autostrassen zählen Unaufmerksamkeit und Ablenkung (41 schwere Unfälle; - 11 gegenüber 2024), Fehlverhalten bei Fahrbewegungen (39 schwere Unfälle; - 5 gegenüber 2024), Übermüdung, Einschlafen oder Sekunden-schlaf (16 schwere Unfälle; - 2 gegenüber 2024), Einwirkung von Alkohol (15 schwere Unfälle; - 6 gegenüber 2024) und nicht angepasste Geschwindigkeit (15 schwere Unfälle; - 12 gegenüber 2024).

Nach Unfalltypen waren schwere Unfälle auf Autobahnen und Autostrassen am häufigsten Schleuder- und Selbstunfälle (77 schwere Unfälle; - 4 gegenüber 2024) und Auffahrunfälle (54 schwere Unfälle; - 20 gegenüber 2024).

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 war. Als getötet gelten Personen, die infolge eines Unfalls auf der Unfallstelle oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen starben.

Verschiedene Trendfahrzeuge werden im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle nicht immer als eigene Fahrzeugart erfasst. Je nach technischen Merkmalen werden sie unterschiedlichen Fahrzeugkategorien zugeordnet. **Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)** sind als eigene Kategorie erfasst. Diese sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benutzers angetrieben werden. Beispiele für FäG sind Trottinette (ohne elektrischen Antrieb), Rollschuhe, Inline-Skates und Kinderfahrräder. **Elektro-Trottinette** sind keine FäG und werden je nach Fahrzeugmerkmalen den Kategorien «Motorfahrräder» oder «andere motorisierte Fahrzeuge» zugeordnet. Sie können seit 2019 durch Zusatzangabe der Polizeien aber separat identifiziert werden. **Elektro-Roller** werden in der Sammel-Fahrzeugkategorie „andere motorisierte Fahrzeuge“ erfasst und können nicht als solche identifiziert werden. In die Kategorie der «anderen motorisierten Fahrzeuge» fallen beispielsweise auch Elektro-Rollstühle und Elektro-Skateboards. Segways fallen ebenfalls in diese Fahrzeugkategorie; wie die Elektro-Trottinette können diese durch Zusatzangabe der Polizeien aber separat identifiziert werden.

Das ASTRA hat das [Fachportal für Unfalldaten](#) und ein interaktives [Dashboard](#) 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, verschiedener Diagramme 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. Der entsprechende Rohdatensatz wird als Open Government Data (OGD) auf dem [OGD-Portal des Bundes](#) und als [verlinkbare Daten](#) (Linked Data) zur Verfügung gestellt.