



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Road Safety Audit Jahresbericht 2025

**Fachstelle Verkehrssicherheit
9. Januar 2026**

Impressum



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt
Strasseninspektorat

Fachstelle Verkehrssicherheit

Laura Ringel
Fachspezialistin Verkehrssicherheit
Walcheplatz 2
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 31 59
laura.ringel@bd.zh.ch
www.zh.ch/tba

Inhalt

Management Summary	4
1. Einleitung	5
1.1. Ausgangslage	6
1.2. Grundlagen RSA	6
2. RSA im Jahr 2025	8
2.1. Kennzahlen für das Jahr 2025	8
2.2. Sicherheitsdefizite – Abweichung von der Norm	10
2.3. Sicherheitsdefizite – Veränderung vom IST-Zustand	14
2.4. Sicherheitsdefizite vRSA	16
3. Fazit	17
4. Verzeichnisse	18
4.1. Abkürzungsverzeichnis	18
4.2. Abbildungsverzeichnis	18
4.3. Literaturverzeichnis	18
5. Anhang	19
5.1. Anhang A1 – Prädikate, in die die Sicherheitsdefizite im Vergleich «Projekt-Norm» eingeteilt werden	19

Management Summary

Bei einem Road Safety Audit (RSA) werden die Sicherheitsbelange eines Strassenprojektes durch eine/n Auditor/in beurteilt. Das Audit dient als Hilfsmittel, um allfällige Sicherheitsdefizite bei Projekten frühzeitig erkennen und beseitigen zu können. Ein Audit wird bei Sanierung, Ausbau, Erneuerung, Veränderung von bestehenden Anlagen sowie bei Neuanlagen empfohlen. Das hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis des RSA ist international nachgewiesen.

Bei der Planung von Strassen müssen Kompromisse zwischen den Interessen verschiedener Beteiligter gefunden werden. Eigenheiten der Bebauung im Projektperimeter, Flora und Fauna vor Ort sowie ökonomische Rahmenbedingungen erfordern eine jeweils angepasste Planung des Verkehrsraums und teilweise die Annäherung an die Grenzwerte des technischen Regelwerks. Diese oft komplexen Planungssituationen stellen hohe Anforderungen an die Planer, Auftraggeber und die mit der Qualitätssicherung betrauten Ingenieure. Verkehrssicherheitsrelevante Aspekte gehen bei diesen Abwägungen erfahrungsgemäss zum Teil verloren oder es wird ihnen zu wenig Rechnung getragen. Das RSA kann hier Abhilfe schaffen und bildet aus diesem Grund einen festen Bestandteil des Prozessablaufs beim Planen und Projektieren im Tiefbauamt (TBA) des Kanton Zürich.

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 2025 wurden für den Kanton Zürich insgesamt 24 RSA von TBA-externen Auditoren/Auditorinnen erstellt. Insgesamt wurden 482 Sicherheitsdefizite im Vergleich «Norm-Projekt» festgestellt. Das entspricht einem Durchschnitt von 20 Sicherheitsdefiziten pro RSA. Die RSA zeigten, dass die Projekte des Jahres 2025 insbesondere Sicherheitsverbesserungen bei den Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs und bei der Knotengeometrie mit sich brachten. Bei den Sicherheitsdefiziten konnte der grösste Teil dem Bereich «Verkehrsführung» zugeordnet werden. Es lohnt sich demnach in zukünftigen Planungen diesem Bereich in puncto Sicherheit weiterhin ein besonderes Augenmerk zu schenken. Die grössten Sicherheitspotenziale der Projekte lagen bei Knotensichtweiten, Signalisation, Querschnitt, Knotengeometrie und Anlagen des Zweiradverkehrs. Erfreulich ist, dass dieses Jahr merklich weniger Defizite mit dem Prädikat «A» bewertet wurden als im Jahr zuvor.

Mit dem vorliegenden Jahresbericht gilt es, die Arbeit der Fachstelle Verkehrssicherheit (FaSi) mit dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument (ISSI) «RSA» aufzuzeigen und die massgebenden Kennzahlen zu veröffentlichen. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den erstellten Sicherheitsaudits – und der Analyse der Kennzahlen – sollen in die Planung und Projektierung von künftigen Projekten, sowie in die interne Prozessverbesserung einfließen. Grundsätzlich soll die Anzahl der Sicherheitsaudits auf diesem hohen Niveau weitergeführt und weiterentwickelt werden.

Der «Jahresbericht RSA» dient verschiedenen Zwecken. Zum einen helfen die Erkenntnisse den Prozessablauf der Sicherheitsaudits innerhalb der FaSi des Strasseninspektorats (SI) zu optimieren. Des Weiteren gibt er den Projektleitenden einen Überblick darüber, welchen Bereichen sie in puncto Sicherheit noch mehr Aufmerksamkeit schenken sollten, um ihren eigenen Projektprozessablauf zu optimieren und Sicherheitsdefiziten vorzubeugen.

1.1. Ausgangslage

Im Rahmen von «Via sicura» hat das Parlament die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Seit dem 1. Juli 2013 ist dazu der Art. 6a im Strassenverkehrsgesetz (SVG) in Kraft. Auf kantonaler Stufe dient für die Erarbeitung eines RSA die «Richtlinie Road Safety Audit (RSA) ZH». Das Dokument zur «Umsetzung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) im Kanton Zürich» vom 01. November 2021 gibt darüber hinaus einen Überblick über die ISSI und deren Einbindung in den TBA internen Prozessablauf. Zudem dient die Schweizer Norm (SN) 641 722 «Strassenverkehrssicherheit; Audit» des Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) als Grundlage zur Erarbeitung von Sicherheitsaudits. Seit 2016 werden RSA auf Zürcher Staatsstrassen durchgeführt.

1.2. Grundlagen RSA

Der Zweck eines Sicherheitsaudits ist es, Strassenverkehrsanlagen bei Neubau-, Ausbau-, Umbau- und Sanierungsprojekten so verkehrssicher wie möglich zu gestalten. Das Sicherheitsaudit dient als Hilfsmittel, um allfällige Sicherheitsdefizite während der Planung und Projektierung zu erkennen und in der Ausführung zu vermeiden. Die Aspekte der Verkehrssicherheit sollen im Rahmen der Abwägung aller Belangen des Strassenbaus angemessen berücksichtigt werden.

Mithilfe des RSA kann die Verkehrssicherheit bereits bei der Planung quantifiziert werden. Eine Änderung in der Projektierung vorzunehmen, ist wesentlich günstiger, als realisierte Bauvorhaben nachzubessern oder Anpassungen während der Realisierung vorzunehmen.

Die Sicherheitsaudits werden von zertifizierten Auditoren/Auditorinnen ausgearbeitet. Ein RSA kann mehrmals während der Planung und Projektierung eines Projektes, d. h. auf unterschiedlichen SIA-Projektstufen zur Anwendung kommen. [2] In der Regel kommt es in der Vorstudie oder/und im Vorprojekt zum Einsatz und anschliessend gegebenenfalls zusätzlich im Bauprojekt.

1.2.1. RSA während unterschiedlichen Projektstufen

Das Sicherheitsaudit ist als ein Teil des Qualitätskontrollprozesses im Gesamtablauf eines Projektes zu verstehen. Es stellt einen festen Bestandteil des Prozesskontrollverfahrens des TBA dar.

Die Genauigkeit und der Umfang der Auditresultate hängt direkt von der Projektierungsstufe ab. So werden zum Beispiel auf der Basis einer Vorstudie sogenannte «vorgezogene Road Safety Audits (vRSA)» durchgeführt. Die Ergebnisse eines solchen Sicherheitsaudits können anschliessend in die nächste Phase «Vorprojekt» integriert werden. Je früher in der Planung notwendige Anpassungen erkannt werden, desto einfacher ist es i.d.R. für den Projektleitenden, sie ins Projekt zu integrieren. vRSA haben sich daher während der letzten Jahre bewährt. Aufgrund des geringeren Umfangs der bereits geplanten Einzelheiten kann beim vRSA der Arbeitsaufwand des Auditors/der Auditorin und somit der Kostenaufwand zudem verringert werden.

Die Projektphasen «Vorprojekt», «Bauprojekt» und «Ausführungsprojekt» erlauben i.d.R. die Durchführung eines vollständigen RSA. Seit dem Jahr 2019 ist für jedes Projekt im TBA ein Sicherheitsaudit durchzuführen; spätestens bei der Projektphase «Bauprojekt».

1.2.2. Kosten und Nutzen

Bei der Planung von Strassen müssen Kompromisse zwischen den Interessen verschiedener Beteiligten gefunden werden. Eigenheiten der Bebauung im Projektperimeter, Flora und Fauna vor Ort sowie ökonomische Rahmenbedingungen erfordern eine jeweils angepasste Planung des Verkehrsraums und teilweise die Annäherung an die Grenzwerte des technischen Regelwerks. Diese oft komplexen Planungssituationen stellen hohe Anforderungen an die Planer, Auftraggeber und die mit der Qualitätssicherung betrauten Ingenieure. Verkehrssicherheitsrelevante Aspekte gehen bei diesen Abwägungen erfahrungsgemäss zum Teil unter oder es wird ihnen zu wenig Rechnung getragen. Ergebnisse von Unfallforschungen zeigen, dass ein nicht zu unterschätzendes Potenzial hinsichtlich der Verkehrssicherheit bei vorhandenen und sogar relativ neu gebauten Strassen besteht. Grund dafür ist, dass die Aspekte der Verkehrssicherheit bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt wurden, und es auf neuen oder ausgebauten Strassen zu vermeidbaren Unfällen kommt, welche menschliches Leid und ökonomische Schäden mit sich bringen.

Der Nutzen eines Audits ist daher weitaus höher als die Kosten, welche dessen Erstellung verursacht. Die Kosten für ein vollständiges Audit betragen im Jahr 2025 durchschnittlich 0.28 % der Investitionskosten der jeweiligen Projekte. Der wesentliche Nutzen eines RSA ergibt sich durch die erhöhte Wahrscheinlichkeit der Reduktion der zukünftigen Unfallkosten, sowie die damit einhergehende Steigerung der Reputation des kantonalen TBA und des Vertrauens der Bürger.

2. RSA im Jahr 2025

Die folgenden Kapitel geben Auskunft über die im Jahr 2025 erstellten RSA und vRSA im Kanton Zürich. Die Kennzahlen und Grafiken dienen den Projektleitenden als Überblick zu häufig vorgefundenen Sicherheitsdefiziten sowie der FaSi für die Prozessverbesserung.

2.1. Kennzahlen für das Jahr 2025

Insgesamt wurden im Jahr 2025 24 Sicherheitsaudits durchgeführt und abgeschlossen.

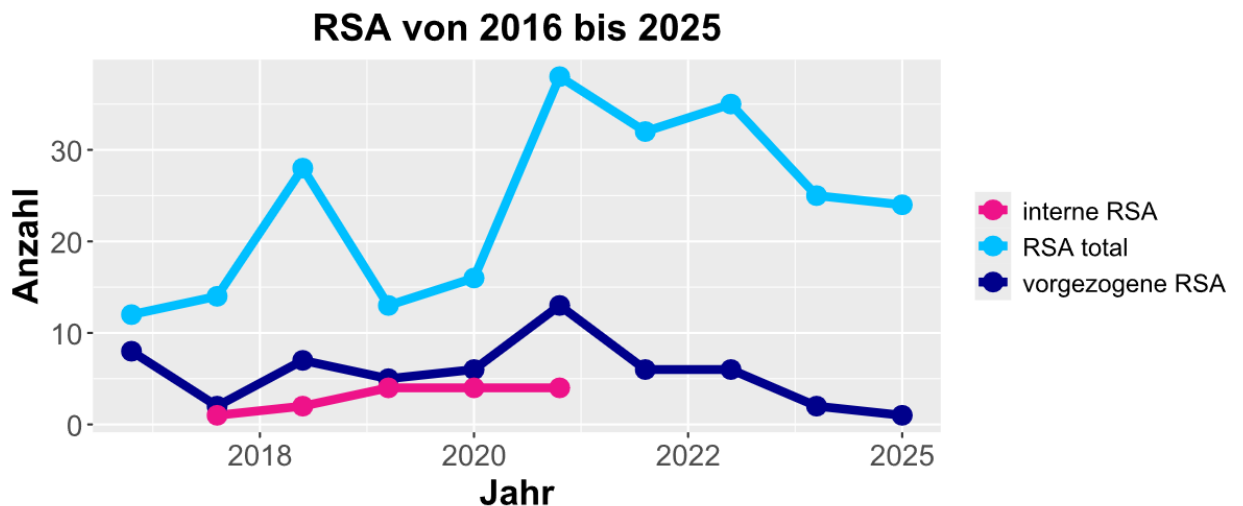


Abbildung 2: Anzahl RSA im Kanton Zürich seit 2016

2.1.1. RSA nach Ort

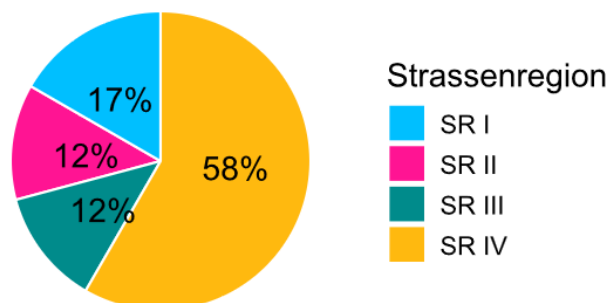


Abbildung 3: Anzahl RSA nach Strassenregion im Jahr 2025

Die obenstehende Grafik gibt einen Überblick darüber, in welchen Strassenregionen (SR) wie viele RSA durchgeführt wurden.

Ein Blick auf die Karte verdeutlicht die kartografische Verteilung der Projekte, welche auditiert wurden.

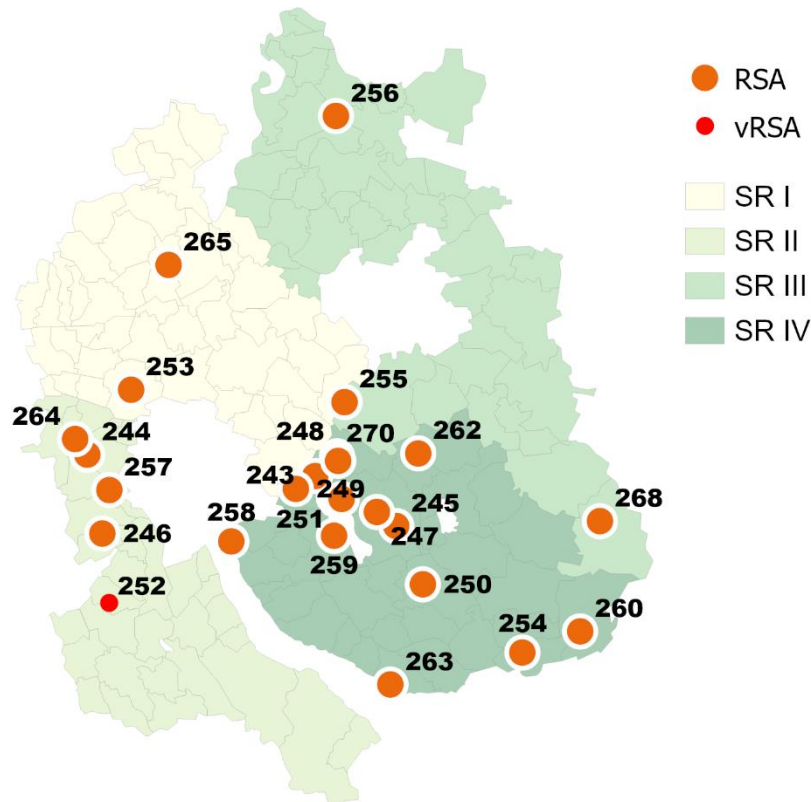


Abbildung 4: RSA nach Standort

2.1.2. RSA in den Projektstufen

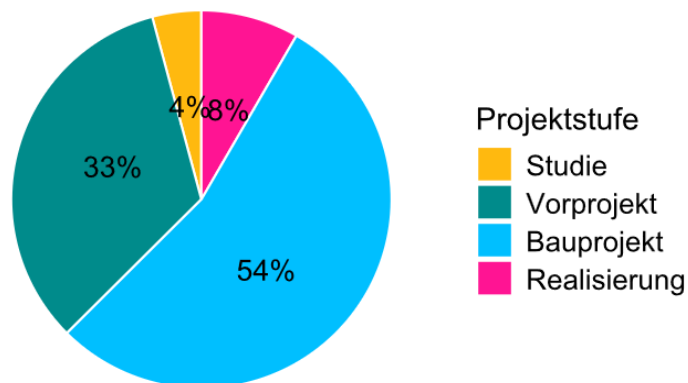


Abbildung 5: Anzahl RSA nach Projektstufe

Die obenstehende Übersicht gibt einen Überblick darüber, in welchen Projektstufen wie viele RSA im Jahr 2025 durchgeführt wurden. 54 % aller Sicherheitsaudits wurden in der Projektstufe «Bauprojekt» durchgeführt, 33 % in der Projektstufe Vorprojekt», 8 % in der Realisierungsphase und 4 % während der Projektstufe «Studie».

2.1.3. Auditoren der RSA

Die 24 Audits wurden von 17 verschiedenen Auditoren/Auditorinnen verfasst.

2.1.4. Kosten eines RSA

Der folgende Boxplot gibt einen Überblick darüber, wie viel ein für das TBA ZH durchgeführtes RSA im Jahr 2025 kostete.

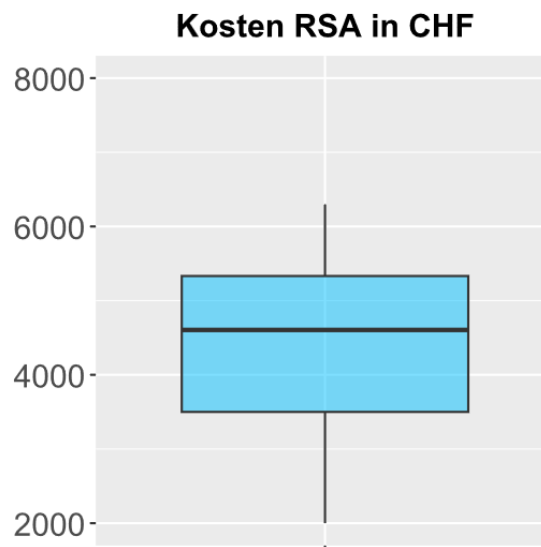


Abbildung 6: Überblick über die Kosten der RSA

2.2. Sicherheitsdefizite – Abweichung von der Norm

Der grösste Teil eines Audits umfasst die Überprüfung der Abweichungen der Projekteigenschaften zu den Normen im Strassen- und Tiefbau. In diesem Kapitel werden die Themenbereiche und ihre Hauptkategorien der Sicherheitsdefizite aus den Auditberichten dargestellt. Die FaSi führt diese Analysen durch, um einen Überblick über die Sicherheitsdefizite zu erhalten und somit zu erkennen, in welchen Bereichen und Kategorien die grössten Sicherheitspotenziale liegen. Mit den Erkenntnissen sollen zukünftige Prozessabläufe optimiert werden. Die folgenden Kennzahlen beziehen sich auf das RSA. Kapitel 0 widmet sich der Auswertung der Sicherheitsdefizite der vRSA. Das vRSA kommt auf Stufe Vorstudie oder BGKs zum Zug, wenn sich der Detaillierungsgrad der Pläne noch in Grenzen hält. Es betrachtet somit das Projekt aus einer höheren Flugebene. Deshalb sind die Bereiche hier grosszügiger zusammengefasst.

2.2.1. Häufigkeit der Abweichungen pro Bereich

Die folgende Abbildung zeigt, in welche Themenbereiche, die von den Auditoren/Auditorinnen vorgefundenen Sicherheitsdefizite im Jahr 2025 eingeordnet wurden. Der Bereich «Verkehrsführung» führt die Liste mit 48 % der insgesamt festgestellten Sicherheitsdefizite

an. Die Jahre zuvor dominierte dieser Bereich ebenfalls. Es gilt demnach für das kommende Jahr erneut insbesondere bei der Planung der Verkehrsführung die Augen nach Sicherheitsdefiziten offen zu halten.

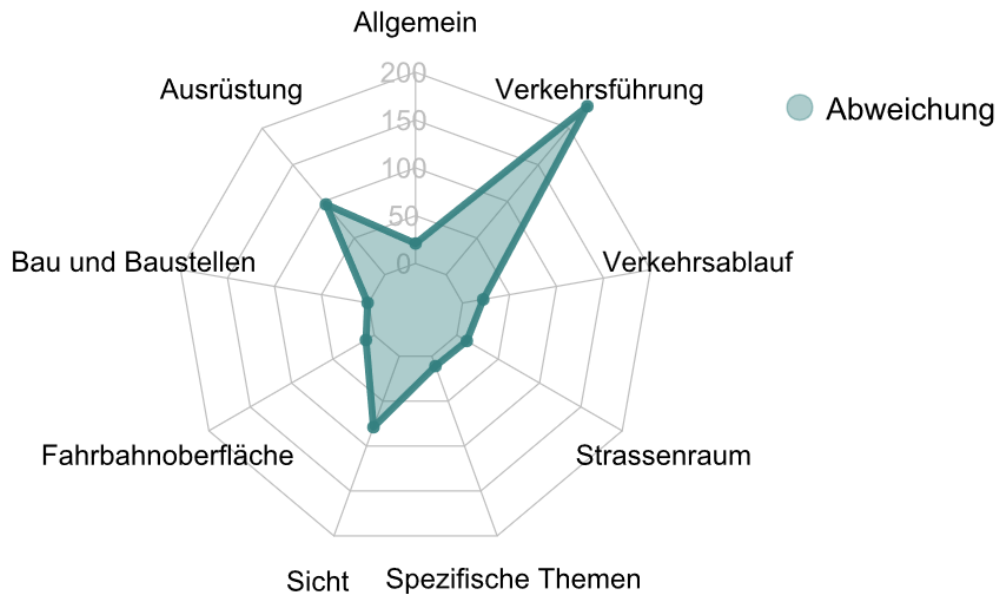


Abbildung 7: Häufigkeit der Abweichungen von der Norm in den verschiedenen Themenbereichen

2.2.2. Häufigkeit der Abweichungen pro Hauptkategorie

In der untenstehenden Tabelle sind alle Hauptkategorien der Sicherheitsdefizite aufgelistet. Spitzenreiter sind Knotensichtweiten, Signalisation, Querschnitt, Knotengeometrie und Anlagen des Zweiradverkehrs. Ebenfalls häufig vertreten sind Markierung, horizontale Linienführung sowie Fussgängerstreifen und -querungen. Ein verschärftes Augenmerk auf diese Themen bringt ein grosses Potenzial in der Planung mit sich. Eine möglichst frühe Prüfung der Sichtweiten sowie Schleppkurven hat sich als hilfreich erwiesen, um von Beginn an eine sichere Knotengeometrie für alle Verkehrsteilnehmer zu entwerfen. Um das Ausmass und die Auswirkungen der Sicherheitsdefizite zu beurteilen, werden diese mit sogenannten Prädikaten versehen. Das Prädikat «A» stellt ein sehr grosses Sicherheitsdefizit dar und bringt einen dringenden Handlungsbedarf mit sich. Das Prädikat «U» steht für ein unbestimmbares Sicherheitsdefizit. I.d.R. handelt es sich hierbei, um Aspekte, die ein Sicherheitsdefizit zu sein scheinen, es fehlen jedoch die notwendigen Pläne, um die Relevanz tatsächlich einschätzen zu können. Die gesamte Auflistung der verschiedenen Prädikate und deren Grad in Bezug auf die Sicherheitsrelevanz sind unter 5.1 im *Anhang A1* zu finden.

Insgesamt wurde im Jahr 2025 3-mal das Prädikat «A», 126-mal das Prädikat «B» und 167-mal das Prädikat «C» vergeben. Das entspricht erfreulicherweise einer Reduktion der «A» um 73 % und leider einer Zunahme der «B» um 22 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Themen Knotensichtweiten, Anlagen Zweiradverkehr und Knoten führten im Jahr 2025 zur Vergabe des Prädikats «A».

Sicherheitsdefizite im Vergleich «Projekt-Norm»

Hauptkategorie	A	B	C	D	U	Total
Total	3	126	167	132	54	482
00 Allgemein	0	0	0	4	3	7
01 Verkehrsführung	0	0	4	0	2	6
02 Sicht	0	1	1	0	0	2
06 Verkehrsablauf	0	1	1	0	0	2
07 spezifische Themen	0	2	2	0	0	4
1.01 Horizontale Linienführung	0	4	7	12	10	33
1.02 Vertikale Linienführung	0	1	4	8	4	17
1.03 Räumliche und optische Linienführung	0	0	1	0	0	1
1.04 Querschnitt	0	12	17	16	2	47
1.05 Knotengeometrie	0	11	18	14	2	45
1.06 Fussgängeranlage (längs und quer)	0	0	6	7	0	13
1.07 Fussgängerstreifen und querungen	0	6	16	3	2	27
1.08 Anlagen Zweiradverkehr	1	17	16	7	1	42
1.09 Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo usw.)	0	2	1	0	1	4
1.10 Angebot	0	1	0	0	0	1
2.01 Horizontale Linienführung	0	1	1	0	0	2
2.03 Knotensichtweiten	1	23	24	9	3	60
2.04 Sichtweiten im allgemeinen	0	5	2	4	6	17
3.01 Signalisation	0	10	16	19	3	48
3.02 Markierung	0	9	8	13	4	34
3.03 Leiteinrichtungen	0	1	3	0	0	4
3.04 Rückhaltesysteme	0	2	1	0	0	3

3.05 Beleuchtung	0	2	0	0	0	2
3.90 Diverse	0	0	1	3	1	5
4.01 Aufbau	0	0	2	1	0	3
4.02 Entwässerung	0	1	3	3	0	7
5.01 Umgebung und Bepflanzung	0	2	2	0	1	5
5.02 Rand	0	1	1	3	0	5
5.03 Ablenkung	0	0	0	1	0	1
5.90 Diverse	0	0	0	0	1	1
6.01 Knoten	1	5	4	2	1	13
6.02 Strecke	0	1	0	0	2	3
6.04 Geschwindigkeit	0	0	0	1	0	1
6.90 Diverse	0	3	2	0	0	5
7.03 Tempo-30 Zonen, Begegnungszonen	0	0	2	0	0	2
7.90 Diverse	0	1	1	2	5	9
8.90 Diverse	0	1	0	0	0	1

Abbildung 8: Häufigkeit der Abweichungen vom Projekt zur Norm

2.3. Sicherheitsdefizite – Veränderung vom IST-Zustand

In einem zweiten Teil des Audits wird das Projekt mit dem aktuellen IST-Zustand verglichen. Die dabei entdeckten Sicherheitsdefizite werden, wie im ersten Teil, sogenannten Bereichen und Hauptkategorien zugeordnet. Im Unterschied zum *Kapitel 2.2* werden bei dieser Analyse ebenso die positiven Veränderungen, welche das Projekt gegenüber dem IST-Zustand mit sich bringt, aufgelistet. Diese positiven Veränderungen werden entweder mit dem Prädikat «+, GUT» oder «++, SEHR GUT» gekennzeichnet.

2.3.1. Häufigkeit der Veränderungen pro Bereich

Insgesamt wurden im Jahr 2025 181 Veränderungen zum IST-Zustand bei den auditierten Projekte festgestellt. 55 % der Veränderungen sind dem Bereich der Verkehrsführung zuzuordnen. Da viele Projekte im Strassenbau durchgeführt werden, um die Verkehrsführung zu verbessern, ist dieses Ergebnis zu erwarten.

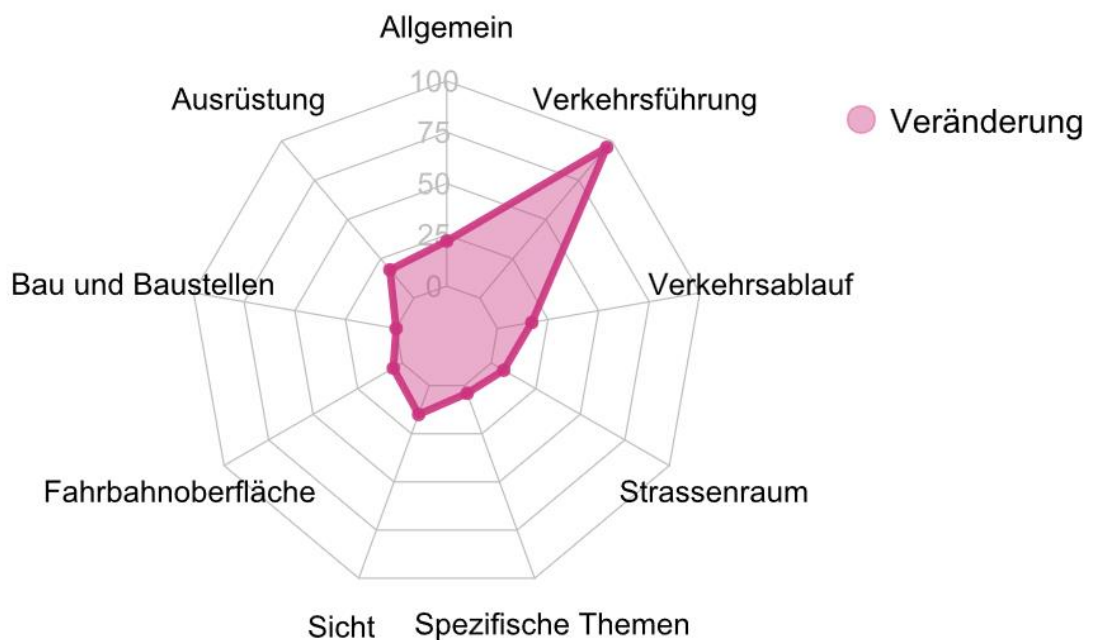


Abbildung 9: Häufigkeit der Veränderungen im Vergleich Projekt / IST-Zustand

2.3.2. Häufigkeit der Veränderungen pro Hauptkategorie

Die Betrachtung der zehn häufigsten Hauptkategorien der Veränderungen im Vergleich Projekt-Ist-Zustand zeigt, dass neue Strassenprojekte 2025 insbesondere Veränderungen bei der Knotengeometrie, bei Fuss- und Veloverkehrsanlagen, der Knotensicht und bei der Knotensicht mit sich brachten. 80 % der gefundenen Veränderungen zum IST-Zustand sind positive Veränderungen. 6 Veränderungen erhielten das Prädikat «B». Hier lohnt es sich ganz besonders hinzuschauen.

Sicherheitsdefizite im Vergleich «IST-Projekt»

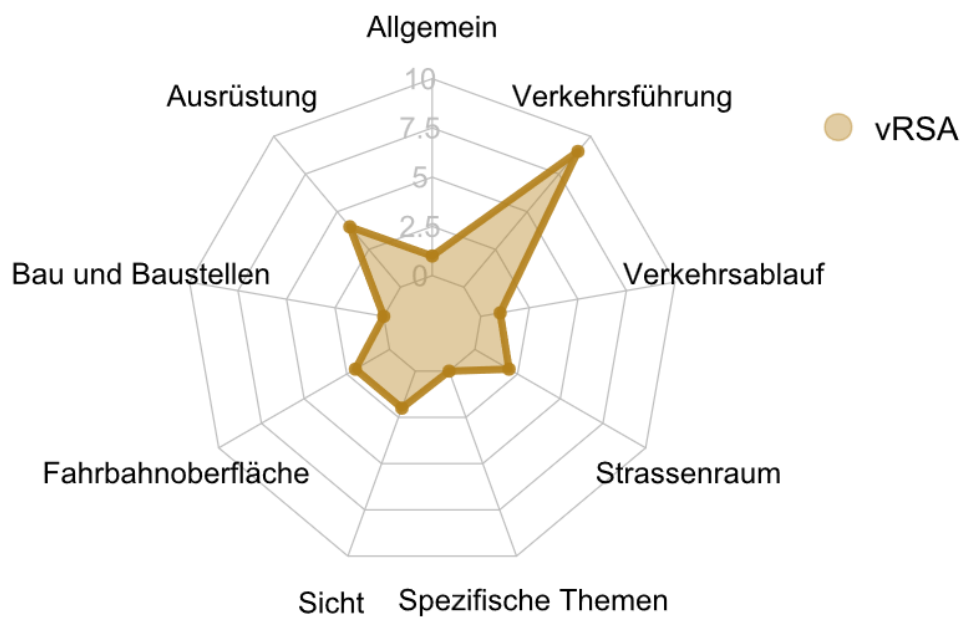
Hauptkategorie	+	++	B	C	D	U	Total
Total	87	57	6	16	6	9	181
00 Allgemein	2	3	0	1	0	2	8
01 Verkehrsführung	4	3	0	0	0	0	7
02 Sicht	1	0	0	0	0	1	2
05 Strassenraum	0	2	0	0	0	0	2
06 Verkehrsablauf	0	1	0	0	0	0	1
07 spezifische Themen	0	2	0	0	0	0	2
1.01 Horizontale Linienführung	0	1	0	1	0	0	2
1.03 Räumliche und optische Linienführung	1	0	0	0	0	0	1
1.04 Querschnitt	8	5	0	1	0	0	14
1.05 Knotengeometrie	11	6	0	1	1	2	21
1.06 Fussgängeranlage (längs und quer)	7	2	0	1	0	1	11
1.07 Fussgängerstreifen und querungen	4	7	3	3	1	0	18
1.08 Anlagen Zweiradverkehr	11	7	0	1	0	1	20
1.09 Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo usw.)	4	1	0	0	0	0	5
1.10 Angebot	0	0	0	0	1	0	1
2.03 Knotensichtweiten	4	2	0	3	1	1	11
2.04 Sichtweiten im allgemeinen	1	2	0	0	0	1	4
3.01 Signalisation	0	1	0	0	0	0	1
3.02 Markierung	5	0	2	0	0	0	7
3.04 Rückhaltesysteme	0	0	0	1	0	0	1
3.05 Beleuchtung	5	0	0	0	0	0	5
3.90 Diverse	2	2	0	0	0	0	4

4.01 Aufbau	2	2	0	0	1	0	5
5.01 Umgebung und Bepflanzung	1	1	0	1	0	0	3
5.02 Rand	3	1	0	0	0	0	4
6.01 Knoten	4	3	1	0	1	0	9
6.04 Geschwindigkeit	4	3	0	0	0	0	7
6.90 Diverse	1	0	0	0	0	0	1
7.03 Tempo-30 Zonen, Begegnungszonen	1	0	0	1	0	0	2
7.90 Diverse	1	0	0	1	0	0	2

Abbildung 10: Häufigkeit der Veränderungen vom IST-Zustand zum Projekt

2.4. Sicherheitsdefizite vRSA

Beim vorgezogenen RSA zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den RSA. 2025 wurde allerdings nur ein vRSA durchgeführt, weshalb die Zahlen hier in allen Bereichen sehr niedrig sind und somit nicht aussagekräftig in Vergleich gesetzt werden können.



3. Fazit

Die Analyse der RSA-Berichte zeigt, dass die Projekte des Jahres 2025 insbesondere Sicherheitsverbesserungen bei den Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs und bei der Knotengeometrie mit sich brachten. Sie zeigt ebenso, dass die grössten Sicherheitspotenziale der Projekte ebenfalls bei den Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs und der Knotengeometrie, sowie bei den Knotensichtweiten, der Signalisation und dem Querschnitt lagen. Es lohnt sich daher diesen Bereichen künftig ein grösseres Augenmerk zu schenken. Eine möglichst frühe Prüfung der Sichtweiten sowie Schleppkurven haben sich bewährt, um von Beginn an eine sichere Knotengeometrie für alle Verkehrsteilnehmer zu entwerfen. Erfreulicherweise reduzierten sich die «A» um 73 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Zunahme der «B» um 22 % ist weniger erfreulich; spornt aber an dranzubleiben. Die Kosten für ein vollständiges Audit betragen im Jahr 2025 durchschnittlich 0.28 % der Investitionskosten der jeweiligen Projekte. Damit bestätigt sich das international nachgewiesene hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis des RSAs auch für das kantonale Tiefbauamt Zürich.

4. Verzeichnisse

4.1. Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FaSi	Fachstelle Verkehrssicherheit
iRSA	internes Road Safety Audit
ISSI	Infrastruktur-Sicherheitsinstrument
P+R	Projektieren + Realisieren
PM	Projektmanagement
RSA	Road Safety Audit
SI	Strasseninspektorat
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SN	Schweizer Norm
SR	Strassenregion
SVG	Strassenverkehrsgesetz
TBA	Tiefbauamt
UB	Unterhaltsbezirke
vRSA	vorgezogenes Road Safety Audit
VSS	Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

4.2. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: ISSI im Lebenszyklus einer Strasse	5
Abbildung 2: Anzahl RSA im Kanton Zürich seit 2016	8
Abbildung 3: Anzahl RSA nach Strassenregion im Jahr 2025	8
Abbildung 4: RSA nach Standort	9
Abbildung 5: Anzahl RSA nach Projektstufe	9
Abbildung 6: Überblick über die Kosten der RSA	10
Abbildung 7: Häufigkeit der Abweichungen von der Norm in den verschiedenen Themenbereichen	11
Abbildung 8: Häufigkeit der Abweichungen vom Projekt zur Norm	13
Abbildung 9: Häufigkeit der Veränderungen im Vergleich Projekt / IST-Zustand	14
Abbildung 10: Häufigkeit der Veränderungen vom IST-Zustand zum Projekt	16

4.3. Literaturverzeichnis

[1] «Road Safety Audit, Projekte verkehrssicher entwerfen», Bundesamt für Strassen ASTRA, 2013

[2] Fachstelle Verkehrssicherheit, «Richtlinie Road Safety Audit (RSA) ZH», Baudirektion Kanton Zürich, 24. März 2022

5. Anhang

5.1. Anhang A1 – Prädikate, in die die Sicherheitsdefizite im Vergleich «Projekt-Norm» eingeteilt werden

Folgend sind die einzelnen Prädikate der Sicherheitsdefizite mit den zugehörigen Erklärungen aufgelistet:

Prädikat A / Defizit mit sehr grosser Sicherheitsrelevanz:

Neue Teilprüfung

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit sehr gross bzw. nicht akzeptabel sind. Das Projekt muss zwingend korrigiert werden. Das angepasste Projekt muss Gegenstand einer neuen Teilprüfung betreffend dieses Defizit sein.

Prädikat B / Defizit mit grosser Sicherheitsrelevanz:

Lösung finden

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit erheblich sind. Das Projekt muss überprüft und eine Lösung zur Beseitigung oder zumindest zur Reduzierung des Defizits gefunden und integriert werden. Der Projektleiter sowie der Projektverfasser müssen die Lösung eruieren.

Prädikat C / Defizit mit mittlerer Sicherheitsrelevanz:

Lösung prüfen

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit festgestellt werden. Es müssen Massnahmen zur Risikoeindämmung oder Vorbeugung durchgeführt werden, wenn die Defizite nicht beseitigt werden können (z. B. Signalisation). Der Projektleiter sowie der Projektverfasser müssen die Lösung eruieren.

Prädikat D / Defizit mit kleiner Sicherheitsrelevanz:

Korrektur finden

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit gering oder vernachlässigbar sind. Das Fehlen von Korrekturmassnahmen wirkt sich voraussichtlich nicht auf die Sicherheit aus. Der Projektleiter kann auf Wahrung der Verhältnismässigkeit, mögliche Korrekturmassnahmen überprüfen.

Prädikat U / Defizit mit unbestimmbarer Sicherheitsrelevanz:

Defizit oder Kombination von Defiziten, die keine Auswirkungen auf die Sicherheit haben. Es sind keine Korrekturmassnahmen nötig. Die Verkehrssicherheit ist nicht beeinträchtigt.

Die beiden folgenden Prädikate beziehen sich auf positive Auswirkungen bezüglich der Sicherheitsrelevanz:

Prädikat + / Vorteil mit positiver Sicherheitsrelevanz:

Element oder Massnahme (Kombination von Massnahmen) im Rahmen des Projekts, welche(s) günstige Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit hat. Bei diesem Element des Projekts oder dieser vom Projekt vorgesehenen Massnahme werden alle Vorsichtsmassnahmen getroffen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Prädikat ++ / Vorteil mit sehr positiver Sicherheitsrelevanz:

Element oder Massnahme (Kombination von Massnahmen) im Rahmen des Projekts, welche(s) eine deutliche Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit bedeutet. Für dieses Element des Projekts oder diese vom Projekt vorgesehene Massnahme besitzt die Verkehrssicherheit Vorrang.