



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Road Safety Inspection Jahresbericht 2025

**Fachstelle Verkehrssicherheit
14. 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 RSI	6
2. RSI im Jahr 2025	8
2.1. Kennzahlen für das Jahr 2025	8
2.2. Sicherheitsdefizite	10
3. Fazit	13
4. Verzeichnisse	14
4.1. Abkürzungsverzeichnis	14
4.2. Tabellenverzeichnis	14
4.3. Abbildungsverzeichnis	14
4.4. Literaturverzeichnis	14
5. Anhang	15
5.1. Anhang A1 – Prädikate, die den Handlungsbedarf für das TBA beschreiben	15

Management Summary

Bei einer Road Safety Inspection (RSI) werden die Sicherheitsbelange einer bestehenden Strasse durch eine/n Inspektor/in beurteilt. Die Inspektion dient als Hilfsmittel, um allfällige Sicherheitsdefizite einer bestehenden Verkehrsanlage zu erkennen und z.B. im Rahmen des Unterhalts oder im Zuge einer anstehenden Instandsetzung beseitigen zu können. Das Tiefbauamt (TBA) des Kanton Zürich führt vor jeder Instandsetzung auf dem instand zu setzenden Perimeter eine Inspektion durch, um allfällige Defizite mit dem Instandsetzungsprojekt beheben zu können. Zusätzlich rechnet die Fachstelle Verkehrssicherheit (FaSi) seit 2022 jährlich ein Network Safety Management (NSM). Das NSM zeigt auf, welche Streckenabschnitte mit Blick auf die Verkehrssicherheit ein Potenzial an vermeidbaren Unfallkosten aufweisen. Auf den Streckenabschnitten mit hohem Potenzial führt das TBA anschliessend eine RSI durch, um Defizite, die im Unterhalt behoben werden können, direkt zu beheben oder den Anstoss für längerfristig zu planende Massnahmen zu geben.

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 2025 wurden für den Kanton Zürich insgesamt 23 RSI von TBA-externen Inspektoren/Inspektorinnen erstellt. Es wurden 418 Sicherheitsdefizite auf den insgesamt 34.41 inspizierten Strassenkilometern festgestellt. Das entspricht einem Defizit alle 82 Meter. Pro RSI wurden durchschnittlich 22 Defizite entdeckt. Die RSI zeigten, dass insbesondere unterschrittene Sichtweiten Sicherheitsdefizite auf den bestehenden Anlagen darstellen. 28 % der erkannten Sicherheitsdefizite lagen beim Bereich «Sicht», 19 % im Bereich «Verkehrsführung», 17 % im Bereich «Ausrüstung», 13 % im Bereich «Langsamverkehrsführung» und 12 % im Bereich «Strassenrand». Mit Abstand die grössten Sicherheitspotenziale der kantonalen Strassen liegen bei der Einhaltung der Knotensichtweiten, anschliessend bei der Geometrie der Verkehrsanlage. Ebenfalls auffällig sind die Kategorien Fussgängerstreifen, Anhaltesichtweiten, Veloführung, Querschnitt, visuelle Linienführung und feste Hindernisse.

Mit dem vorliegenden Jahresbericht gilt es, die Arbeit der FaSi mit dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument (ISSI) «RSI» aufzuzeigen und die massgebenden Kennzahlen zu veröffentlichen. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den erstellten Sicherheitsinspektionen – und der Analyse der Kennzahlen – sollen in den Unterhalt der bestehenden Anlagen, sowie in die interne Prozessverbesserung einfliessen. Grundsätzlich soll die Anzahl der Sicherheitsinspektionen auf diesem hohen Niveau weitergeführt und weiterentwickelt werden.

1. Einleitung

Der folgende Bericht gibt einen Überblick über die RSI, die im Jahr 2025 im Kanton Zürich durchgeführt wurden. Die RSI ist eines der sechs ISSI des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Diese Instrumente wurden entwickelt, um zu verschiedenen Zeitpunkten des Lebenszyklus einer Strasse, deren Qualität in puncto Verkehrssicherheit zu überprüfen und diese damit sicherzustellen.

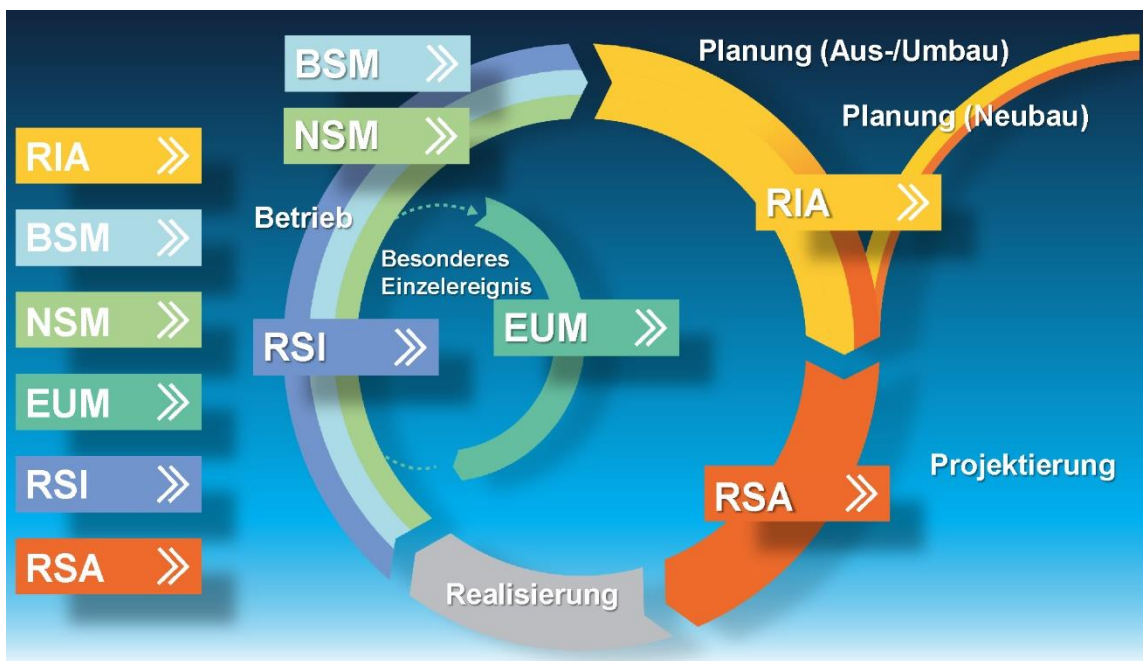


Abbildung 1: ISSI im Lebenszyklus einer Strasse

Die RSI dient dem Erkennen von Sicherheitsdefiziten auf bestehenden Verkehrsanlagen. Ein/e Inspektor/in begutachtet die Strasse und beurteilt diese in puncto Verkehrssicherheit. Aufbauend auf die vorgefundenen Defizite werden Massnahmenvorschläge formuliert. [1]

Der «Jahresbericht RSI» dient verschiedenen Zwecken. Zum einen helfen die Erkenntnisse den Prozessablauf der Sicherheitsinspektionen innerhalb der FaSi des Strasseninspektors (SI) zu optimieren. Des Weiteren gibt er dem Strassenunterhalt einen Überblick darüber, welchen Bereichen sie in puncto Sicherheit mehr Aufmerksamkeit schenken können, um ihren eigenen Prozessablauf 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 einer RSI die «Richtlinie Road Safety Inspection (RSI) ZH» vom 24. März 2022. 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. Des Weiteren dient die Schweizer Norm (SN) 641 723 «Strassenverkehrssicherheit; Inspektion» des Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) als Grundlage zur Erarbeitung von Sicherheitsinspektionen. Seit 2016 werden RSI auf Zürcher Staatsstrassen durchgeführt.

1.2. Grundlagen RSI

Der Zweck einer Sicherheitsinspektion ist es, für mehr Sicherheit auf den bestehenden Strassenverkehrsanlagen zu sorgen. Die Sicherheitsinspektion dient als Hilfsmittel, um allfällige Sicherheitsdefizite auf bestehenden Verkehrsanlagen zu erkennen und diese zu beheben.

Mithilfe der RSI kann die Verkehrssicherheit im Bestand quantifiziert werden. Mit dem Inspektionsbericht werden kurz-, mittel- oder langfristige Massnahmenvorschläge zur Verbesserung des Zustandes aufgezeigt. Dem Strasseneigentümer obliegt anschliessend deren Umsetzung. So können Unfälle vermieden oder in ihrer Schwere reduziert werden. Dabei werden zwei Inspektionstypen unterschieden:

- umfassende Inspektion
- themenspezifische Inspektion

Die umfassende Inspektion betrachtet – wie der Name schon sagt – umfassend alle Sicherheitsbelange auf einem Perimeter. Die Themenspezifische hingegen konzentriert sich auf Elemente eines vorgegebenen Themas. Dies kann z.B. Schulwegsicherheit sein oder Veloführung. Alle Sicherheitsinspektionen werden von zertifizierten Inspektoren/Inspektorinnen ausgearbeitet. [2]

1.2.1. Vorarbeit

Die Sicherheitsinspektion betrachtet einen bestimmten Perimeter, der festgelegt wird, bevor die Inspektion in Auftrag gegeben wird. Daher ist es empfehlenswert, Perimeter auszuwählen, auf denen sich entweder ein vergleichsweise hohes Potenzial an vermeidbaren Unfallkosten zeigt oder welche demnächst saniert werden. In letzterem Fall können Synergien genutzt werden. Auf diese Weise hilft die Sicherheitsinspektion Strassen sicherer zu gestalten und menschliches Leid sowie ökonomische Schäden zu reduzieren.

Um herauszufinden, auf welchen Streckenabschnitten ein vergleichsweise hohes Potenzial an vermeidbaren Unfallkosten vorzufinden ist, kann das ISSI NSM genutzt werden. Das NSM teilt ein Netz – in diesem Fall das Strassennetz des Kanton Zürich – in Streckenabschnitte und Knoten ein und berechnet anschliessend anhand von Kenngrössen wie DTV, Unfallkosten und der Länge des Abschnitts das Infrastrukturpotenzial von diesen.

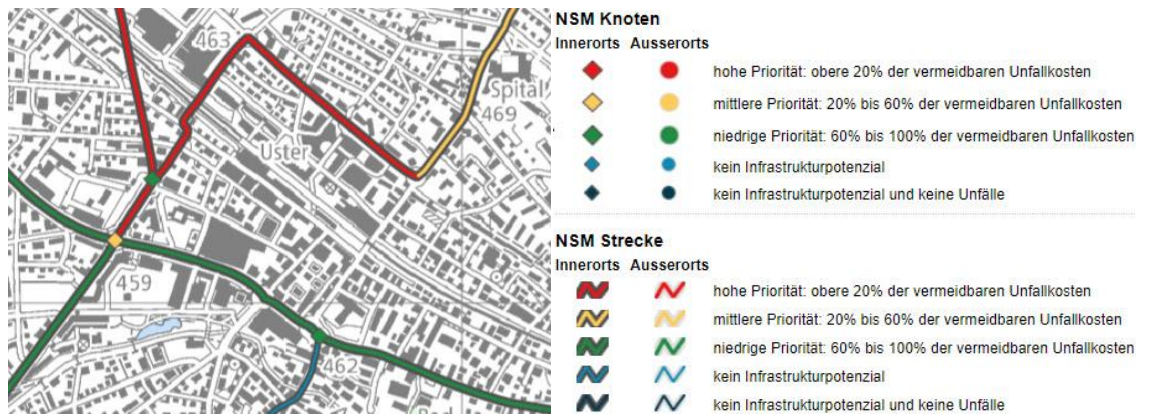


Abbildung 2: Beispiel aus dem Kanton Zürich

1.2.2. Kosten und Nutzen

Der Nutzen einer Inspektion ist weitaus höher als die Kosten, welche deren Erstellung verursacht. Der wesentliche Nutzen einer RSI ergibt sich durch die hohe Wahrscheinlichkeit der Reduktion der zukünftigen Unfallkosten, sowie die damit einhergehende Steigerung der Reputation des kantonalen TBA und des Vertrauens der Bürger.

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

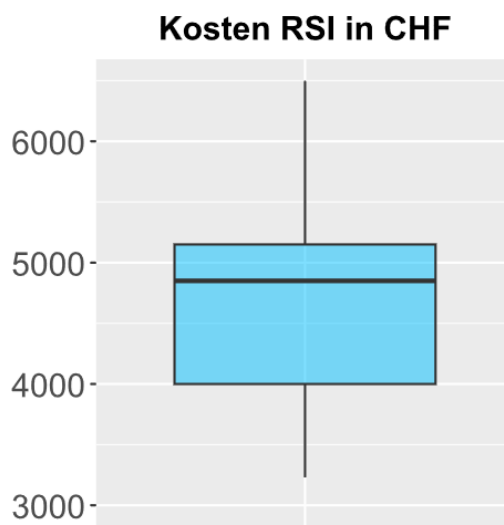


Abbildung 3: Überblick über Kosten der RSI

2. RSI im Jahr 2025

Die folgenden Kapitel geben Auskunft über die im Jahr 2025 erstellten RSI im Kanton Zürich. Die Kennzahlen und Grafiken dienen den Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen des TBA sowie Externen als Orientierungswerte, als Überblick zu häufig vorgefundenen Sicherheitsdefiziten an bestehenden Anlagen sowie der FaSi für die Prozessverbesserung.

2.1. Kennzahlen für das Jahr 2025

Insgesamt wurden im Jahr 2025 23 Sicherheitsinspektionen durchgeführt.

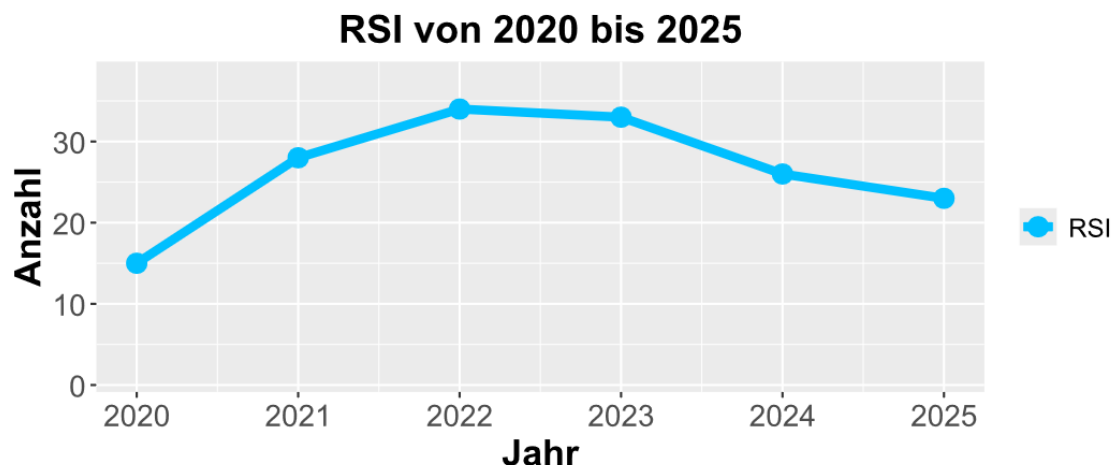


Abbildung 4: Anzahl RSI im Kanton Zürich seit 2020

2.1.1. RSI nach Strassenregion

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

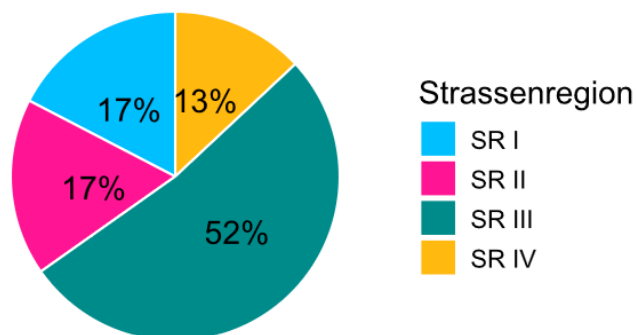


Abbildung 5: RSI nach SR

Ein Blick auf die Karte zeigt die kartographische Verteilung der inspizierten Projekte.

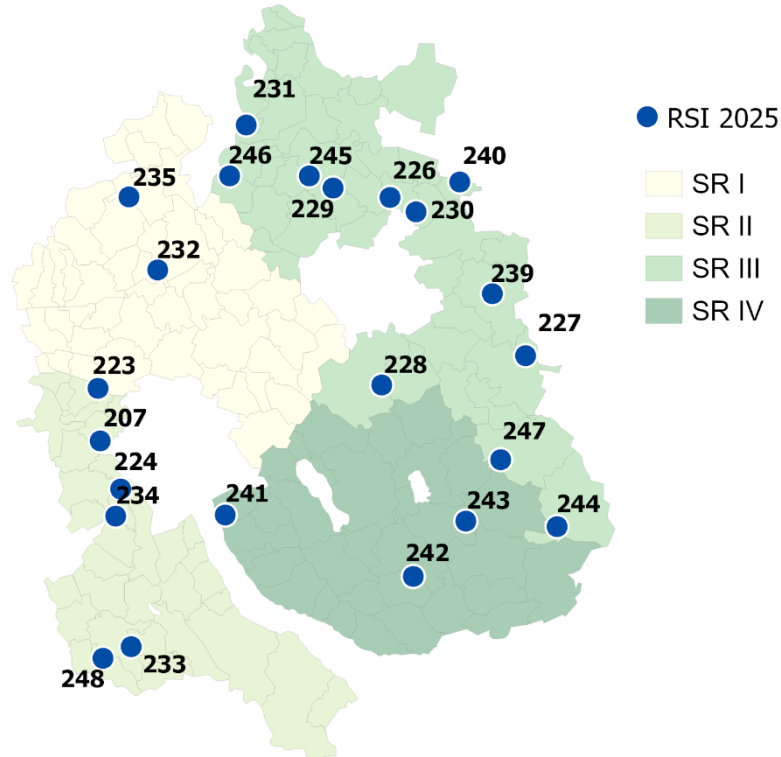


Abbildung 6: RSI nach Standort

2.1.2. Inspektoren der RSI

Die 23 Inspektionen wurden von 15 verschiedenen Inspektoren/Inspektorinnen verfasst.

2.1.3. Auslöser der RSI

Die meisten RSI wurden durchgeführt, weil auf der jeweiligen Strecke bald eine Sanierung ansteht. Bei drei RSI war der Auslöser das Unfallgeschehen aus der NSM-Auswertung. Alle drei Strecken sind beliebte Motorradstrecken. Eine weitere Inspektion wurde durchgeführt, um Informationen für ein anstehendes Bauprojekt zu sammeln.

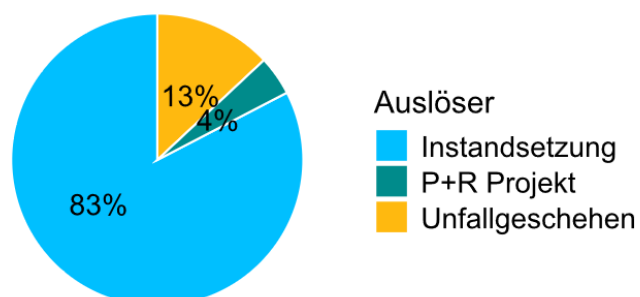


Abbildung 7: Auslöser der RSI

2.2. Sicherheitsdefizite

Die VSS SN 641 723 zur Road Safety Inspection untergliedert die Elemente, welche in einer Sicherheitsinspektion beachtet werden sollen, in sieben Bereiche und führt (nicht abschliessende) Checklisten auf, die den Inspektoren/Inspektorinnen als Gedankenstütze dienen sollen. Im RSI-Erfassungstool im GIS-Browser des Kanton Zürich steht den Inspektoren/Inspektorinnen eine erweiterte Liste von elf Bereichen zur Auswahl zur Verfügung, in der sie die Defizite eingliedern können. Dieses Kapitel gibt einen Überblick darüber, in welche Bereiche und Kategorien, die im Jahr 2025 beobachteten Sicherheitsdefizite eingeordnet wurden. 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 Kapitel geben eine Auswertung aller RSI – ausser der drei Motorrad-RSI – wieder.

2.2.1. Häufigkeit der Sicherheitsdefizite pro Bereich

Die folgende Abbildung zeigt, wie viele Sicherheitsdefizite im Jahr 2025 welchen Bereichen zugeordnet wurden. Der Bereich «Sicht» führt die Liste mit 28 % der insgesamt festgestellten Sicherheitsdefizite an. 19 % der Sicherheitsdefizite lagen beim Bereich «Verkehrsführung», 17 % im Bereich «Ausrüstung», 13 % im Bereich «Langsamverkehrsführung» und 12 % sind dem Bereich «Strassenrand» zuzuordnen.

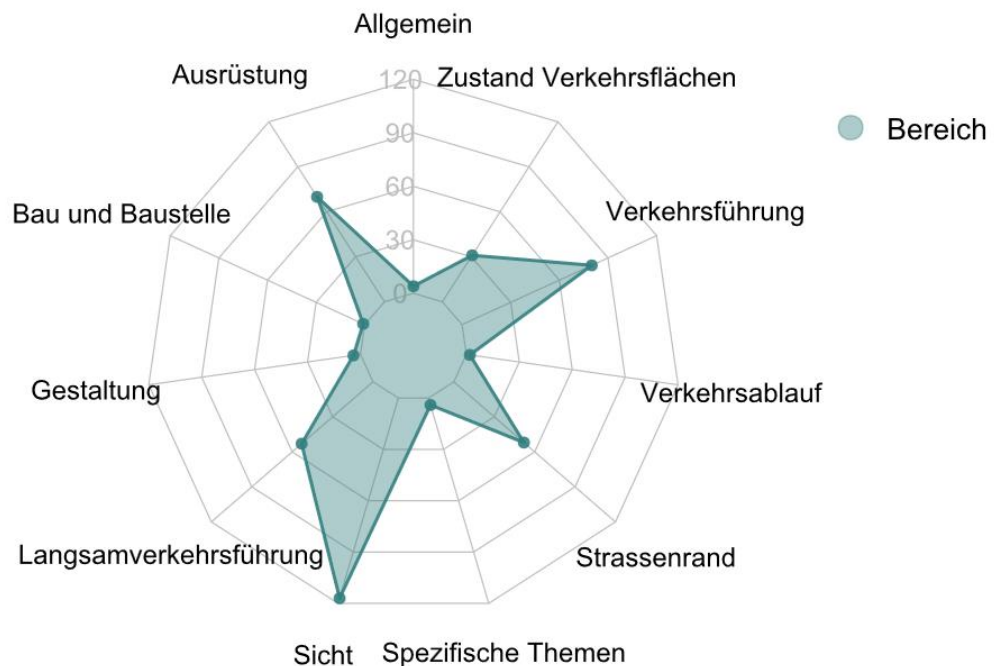


Abbildung 8: Anzahl Sicherheitsdefizite nach Bereich

2.2.2. Häufigkeit der Sicherheitsdefizite pro Kategorie

In der folgenden Tabelle sind die Kategorien der Sicherheitsdefizite aufgelistet. Mit weitem Abstand das grösste Thema sind die Knotensichtweiten. Häufig vertreten sind feste Hindernisse am Strassenrand, die Geometrie der Verkehrsanlage und die Markierung der Verkehrsführung. 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. Bei letzterem handelt es i.d.R. um Aspekte, die ein Sicherheitsdefizit zu sein scheinen, es fehlen jedoch notwendigen Angaben, um die Relevanz tatsächlich einschätzen zu können. Die gesamte Auflistung der verschiedenen Prädikate und deren Bedeutung sind unter 5.1 im *Anhang A1* zu finden.

Insgesamt wurde im Jahr 2025 10-mal das Prädikat «A», 93-mal das Prädikat «B» und 197-mal das Prädikat «C» vergeben. Die Prädikate «A» bis «C» zwingen den Strasseneigentümer dazu, einer Anpassung der bestehenden Anlage nachzugehen, um dessen Verkehrssicherheit zu verbessern. Beim Prädikat «D» ist es ebenso anzustreben das Defizit zu beheben. Die Relevanz für die Sicherheit ist hier jedoch deutlich geringer.

Anzahl Sicherheitsdefizite pro Kategorie						
Kategorie	A	B	C	D	U	Total
Total	10	93	197	104	14	418
Allgemein	0	0	1	3	0	4
Ausrüstung_Markierung Hinweis	0	0	0	1	0	1
Ausrüstung_Beleuchtung	0	0	1	1	0	2
Ausrüstung_Diverse	0	0	1	1	1	3
Ausrüstung_Geländer	0	1	0	0	0	1
Ausrüstung_Markierung Verkehrsführung	0	1	8	14	0	23
Ausrüstung_Mittelinseln	0	0	1	0	0	1
Ausrüstung_optische Leiteinrichtungen	0	2	4	2	0	8
Ausrüstung_Rückhaltesysteme	0	5	7	0	0	12
Ausrüstung_Signale und Wegweisung	0	0	5	11	3	19
Bau und Baustelle_Grubensicherung	0	0	1	0	0	1
Gestaltung_Bepflanzung im Strassenraum	0	0	1	1	1	3
Gestaltung_Diverse	0	0	1	0	0	1
Langsamverkehrsführung_Diverse	0	0	4	0	1	5



Langsamverkehrsführung_Diverse	0	0	4	0	1	5
Langsamverkehrsführung_Erkennungsdistanz	0	0	0	1	0	1
Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Art	0	2	5	3	0	10
Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Geometrie	0	0	2	3	1	6
Langsamverkehrsführung_Fussgängerquerung ohne Vortritt	0	3	2	0	0	5
Langsamverkehrsführung_Fussgängerstreifen	2	5	1	4	0	12
Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Art	0	4	1	4	0	9
Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Geometrie	0	0	4	0	1	5
Sicht_Anhaltesichtweiten	2	6	4	2	0	14
Sicht_Diverse	0	0	1	0	0	1
Sicht_Knotensichtweiten	3	29	62	6	1	101
Sicht_Überholsichtweiten	0	0	1	0	0	1
Spezifische Themen_Diverse	0	0	0	1	2	3
Spezifische Themen_Kunstabauten	0	1	0	0	0	1
Strassenrand_Bankette	0	0	1	3	0	4
Strassenrand_Diverse	0	1	3	2	1	7
Strassenrand_Feste Hindernisse	2	5	20	5	0	32
Strassenrand_Randabschluss, Randstein	0	1	2	1	0	4
Strassenrand_Umgebung und Bepflanzung	0	2	3	0	0	5
Verkehrsablauf_Diverse	0	0	1	0	0	1
Verkehrsablauf_Geschwindigkeit	0	0	0	1	0	1
Verkehrsführung_Angebot, Verträglichkeit	0	2	4	0	0	6
Verkehrsführung_Diverse	0	2	2	1	0	5
Verkehrsführung_Geometrie Verkehrsanlage	0	6	13	6	0	25
Verkehrsführung_Knotengeometrie	0	3	11	2	0	16
Verkehrsführung_motorisierter Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, LW usw.)	0	2	0	0	0	2
Verkehrsführung_Querschnitt	0	3	9	3	0	15
Verkehrsführung_Visuelle Linienführung	1	2	2	6	0	11

Zustand Verkehrsflächen_Diverse	0	0	2	4	2	8
Zustand Verkehrsflächen_Entwässerung	0	2	2	1	0	5
Zustand Verkehrsflächen_Flicke	0	1	0	1	0	2
Zustand Verkehrsflächen_Risse	0	2	1	7	0	10
Zustand Verkehrsflächen_Schachtdeckel, Einlaufschacht	0	0	0	1	0	1
Zustand Verkehrsflächen_Spurrinnen	0	0	1	1	0	2
Zustand Verkehrsflächen_Unebenheiten	0	0	2	1	0	3

Tabelle 1: Häufigkeit der Sicherheitsdefizite und der vergebenen Prädikate

Die Themen Knoten- und Anhaltesichtweiten, Fussgängerstreifen, feste Hindernisse und die visuelle Linienführung führten 2025 zur Vergabe des Prädikats «A». Es lohnt sich daher sehr, bereits im Unterhalt für diesbezügliche Defizite ein Auge offen zu halten.

3. Fazit

Die Analyse der RSI-Berichte zeigt, dass die Inspektionen des Jahres 2025 insbesondere aufgezeigt haben, dass die Überprüfung und Pflege des Freihaltens von Knotensichtweiten an den Kantonsstrassen ein grosses Potenzial für die Verkehrssicherheit darstellen. Auch die Grünpflege für die Sicht der privaten Anlieger, die Zufahrten zur Kantonsstrasse haben, weist ein bedeutendes Potenzial für die Verkehrssicherheit auf. Die Thematik Sichtweiten wurde TBA ZH intern zur vertieften Analyse aufgenommen.

Weiterhin fielen Defizite bei der bei Fussgängerstreifen, Anhaltesichtweiten, bei festen Hindernissen und der visuellen Linienführung ins Gewicht. Ein erhöhtes Augenmerk auf diese Aspekte kann potenziellen Gefährdungen im Strassenraum vorbeugen. Es hat sich bewährt, die RSI vor geplanten Instandsetzungen durchzuführen. Die Behebung der Defizite lässt sich so früh genug planen und effektiv in die Projekte miteinbeziehen.

4. Verzeichnisse

4.1. Abkürzungsverzeichnis

ASTRA:	Bundesamt für Strassen
DTV:	durchschnittlicher täglicher Tagesverkehr
FaSi:	Fachstelle Verkehrssicherheit
ISSI:	Infrastruktur-Sicherheitsinstrument
NSM:	Network Safety Management
RSI:	Road Safety Inspection
SI:	Strasseninspektorat
SN:	Schweizer Norm
SR:	Strassenregion
SVG:	Strassenverkehrsgesetz
TBA:	Tiefbauamt
VSS:	Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

4.2. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die 20 häufigsten Kategorien von Sicherheitsdefiziten und die vergebenen Prädikate	13
---	----

4.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: ISSI im Lebenszyklus einer Strasse	5
Abbildung 2: Beispiel aus dem Kanton Zürich	7
Abbildung 3: Überblick über Kosten der RSI	7
Abbildung 4: Anzahl RSI im Kanton Zürich seit 2020	8
Abbildung 5: RSI nach SR	8
Abbildung 6: RSI nach Standort	9
Abbildung 7: Auslöser der RSI	9
Abbildung 8: Anzahl Sicherheitsdefizite nach Bereich	10

4.4. Literaturverzeichnis

[1] «Strassenverkehrssicherheit; Inspektion», VSS 641 723, 2016

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

5. Anhang

5.1. Anhang A1 – Prädikate, die den Handlungsbedarf für das TBA beschreiben

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

Prädikat A / Defizit mit hohem Unfallrisiko:

Lösung zeitnah beheben

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit sehr gross bzw. inakzeptabel sind. Die bestehende Anlage muss zwingend zeitnah, jedoch spätestens mit einem allfälligen Sanierungsprojekt korrigiert werden.

Prädikat B / Defizit mit mittlerem oder hohem Unfallrisiko:

Lösung finden

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit erheblich sind. Die bestehende Anlage muss überprüft und eine Lösung zur Beseitigung oder zumindest zur Reduzierung des Defizits gefunden und integriert werden. Es muss spätestens mit einem allfälligen Sanierungsprojekt eine Lösung gefunden werden.

Prädikat C / Defizit mit kleinem oder mittlerem Unfallrisiko:

Lösung prüfen

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit nicht erheblich, aber doch namhaft sind. Es müssen Massnahmen zur Risikoeindämmung oder Vorbeugung durchgeführt werden, wenn die Defizite nicht beseitigt werden können (z. B. Signalisation). Es sollte spätestens mit einem allfälligen Sanierungsprojekt eine Lösung gefunden werden.

Prädikat D / Defizit mit kleinem Unfallrisiko:

Korrektur finden

Defizit oder Kombination von Defiziten, deren Auswirkungen auf die Sicherheit gering oder vernachlässigbar sind. Das Fehlen von Korrekturmassnahmen wirkt sich voraussichtlich nicht erheblich auf die Sicherheit aus. Es kann unter Wahrung der Verhältnismässigkeit eine mögliche Korrekturmassnahme geprüft werden.

Prädikat U / Defizit mit unbestimmbarem Unfallrisiko:

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