



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Road Safety Inspection Jahresbericht 2023

**Fachstelle Verkehrssicherheit
29. Februar 2024**

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 2023 | 8 |
| 2.1. Kennzahlen für das Jahr 2023 | 8 |
| 2.2. Sicherheitsdefizite | 10 |
| 3. Fazit | 12 |
| 4. Verzeichnisse | 13 |
| 4.1. Abkürzungsverzeichnis | 13 |
| 4.2. Tabellenverzeichnis | 13 |
| 4.3. Abbildungsverzeichnis | 13 |
| 4.4. Literaturverzeichnis | 13 |
| 5. Anhang | 14 |
| 5.1. Anhang A1 – Prädikate, die den Handlungsbedarf für das TBA beschreiben | 14 |
| 5.2. Anhang A2 – Kategorien der Sicherheitsdefizite und vergebene Prädikate | 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 2023 wurden für den Kanton Zürich insgesamt 33 RSI von TBA-externen Inspektoren/Inspektorinnen erstellt. Es wurden 1'199 Sicherheitsdefizite auf den insgesamt 50.5 inspizierten Strassenkilometern festgestellt. Die RSI zeigten, dass insbesondere unterschrittene Sichtweiten Sicherheitsdefizite auf den bestehenden Anlagen darstellen. 28 % der erkannten Sicherheitsdefizite lag im Bereich «Sicht», 20 % beim Bereich «Langsamverkehrsführung», 19 % im Bereich «Ausrüstung», 17 % im Bereich «Verkehrsführung» und 7 % im Bereich «Strassenrand». Mit Abstand die grössten Sicherheitspotenziale der kantonalen Strassen liegen bei der Einhaltung der Knotensichtweiten, anschliessend bei der Knotengeometrie. Ebenfalls auffällig sind die Kategorien Fussgängerstreifen, Art und Geometrie der Velolängsführung sowie die visuelle Linienführung.

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 2023 im Kanton Zürich durchgeführt wurden. Die RSI ist eines der sechs ISSIs 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.

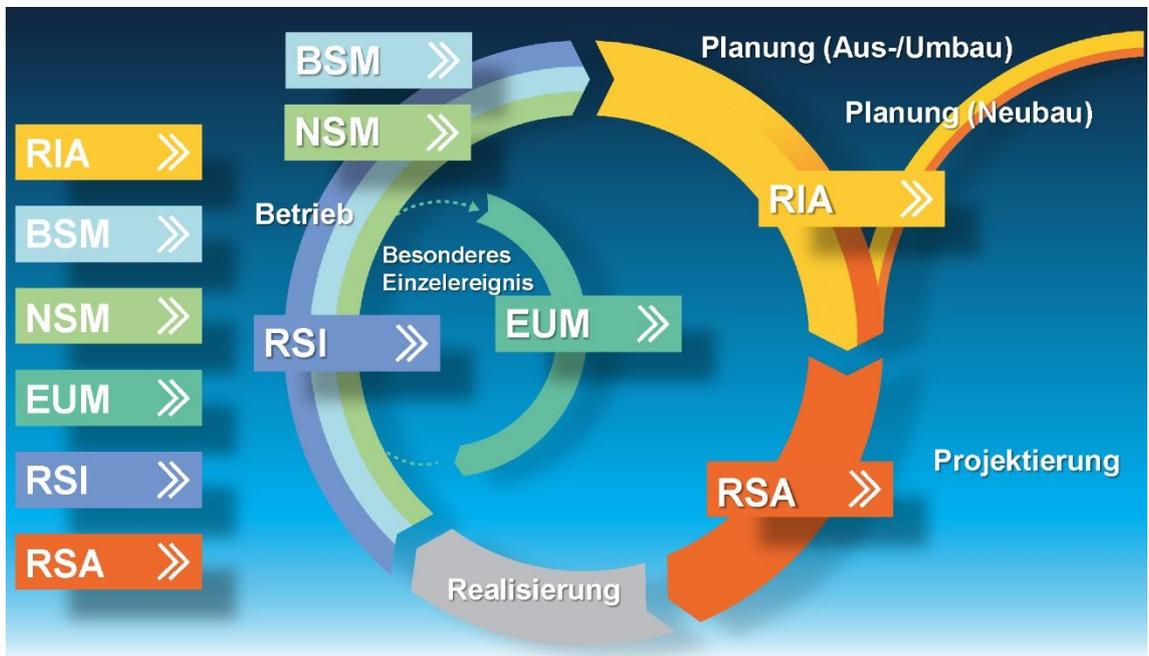


Abbildung 1: ISSI im Lebenszyklus einer Strasse

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.

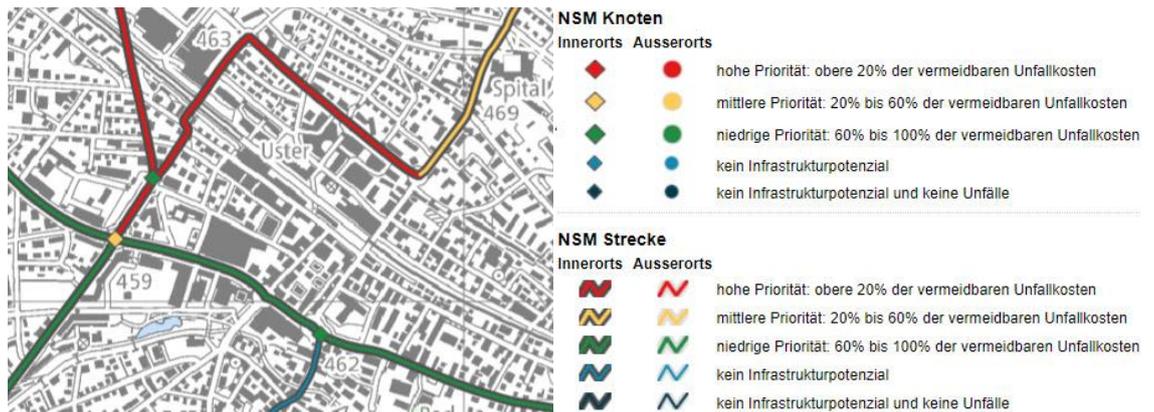


Abbildung 2: Beispiel aus dem Kanton Zürich

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 erhöhte 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 2023 kostete.

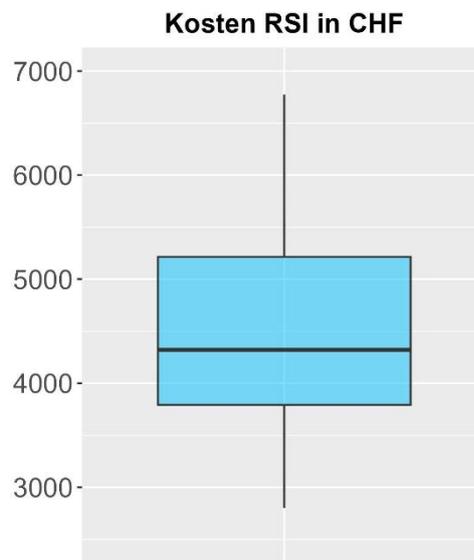


Abbildung 3: Überblick über Kosten der RSI

2. RSI im Jahr 2023

Die folgenden Kapitel geben Auskunft über die im Jahr 2023 erstellten RSI im Kanton Zürich. Die Kennzahlen und Grafiken dienen den Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen des TBA als Überblick zu häufig vorgefundenen Sicherheitsdefiziten an bestehenden Anlagen sowie der FaSi für die Prozessverbesserung.

2.1. Kennzahlen für das Jahr 2023

Insgesamt wurden im Jahr 2023 33 Sicherheitsinspektionen durchgeführt.

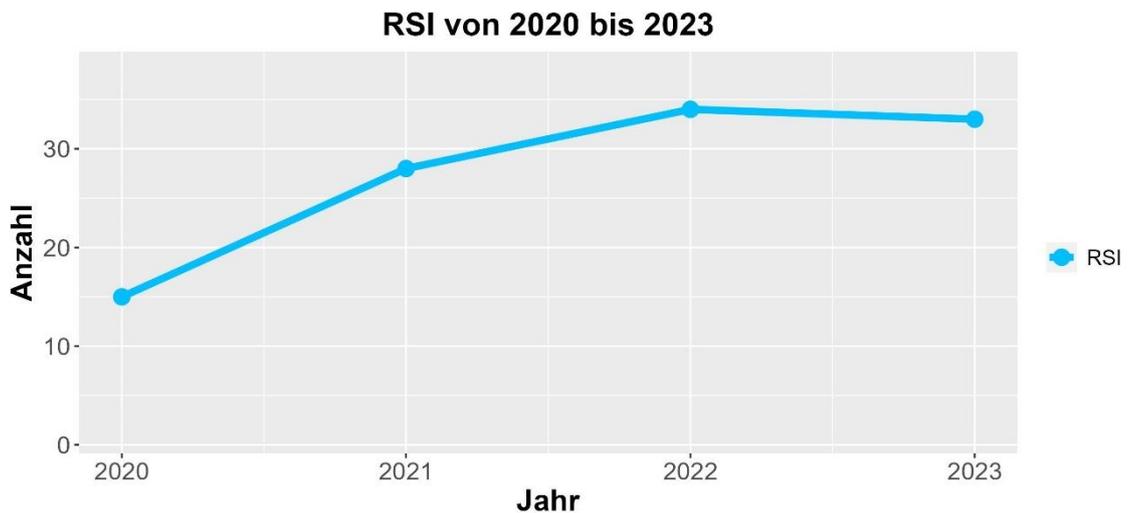


Abbildung 4: Anzahl RSI im Kanton Zürich seit 2020

2.1.1. RSI nach Strassenregion

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

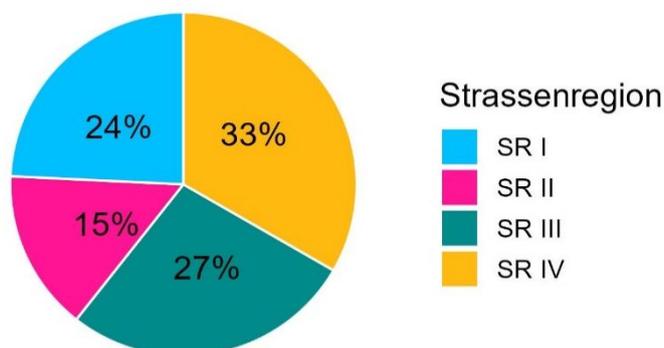


Abbildung 5: RSI nach SR

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

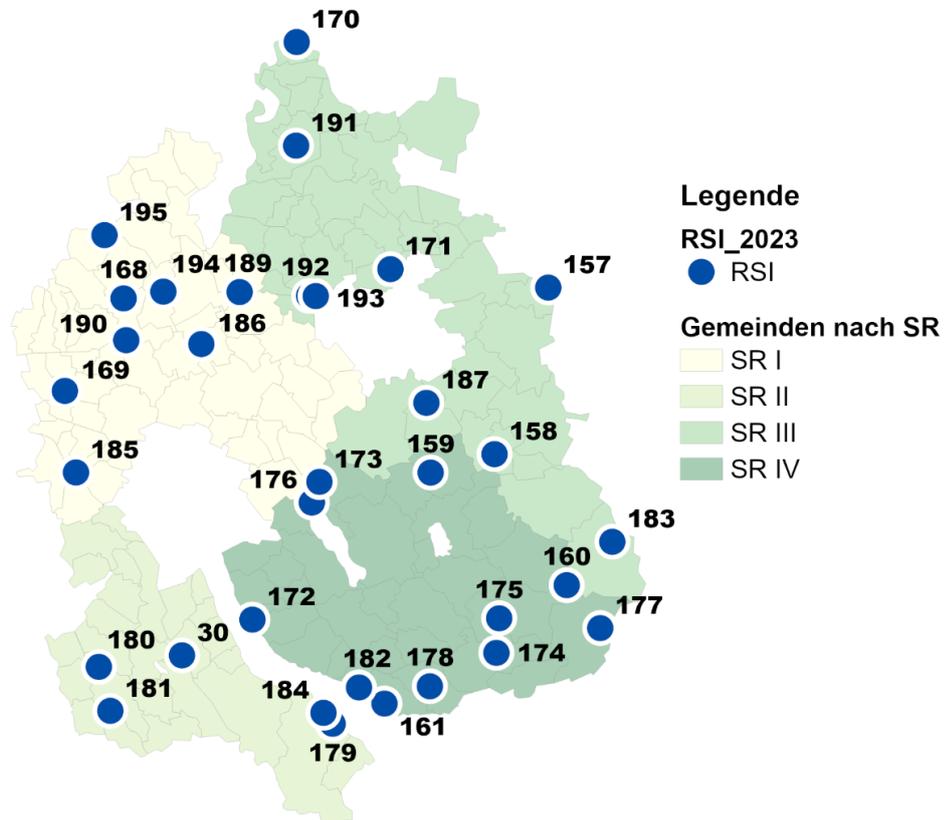


Abbildung 6: RSI nach Standort

2.1.2. Inspektoren der RSI

Die 33 Inspektionen wurden von 19 verschiedenen Inspektoren/Inspektorinnen verfasst.

2.1.3. Auslöser der RSI

Auslöser für die Durchführung der RSI waren in 6 Fällen Strecken, die im NSM ein hohes oder mittleres Potenzial an vermeidbaren Unfallkosten aufwiesen. Eine davon wurde aufgrund der auffälligen Anzahl Velounfälle als themenspezifische RSI mit Fokus Velo durchgeführt. Die restlichen Inspektionen wurden durchgeführt, weil eine Instandsetzung ansteht.

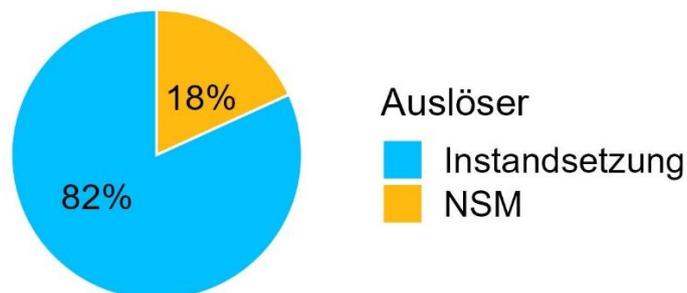


Abbildung 7: Auslöser der RSI

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 2023 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.

2.2.1. Häufigkeit der Sicherheitsdefizite pro Bereich

Die folgende Abbildung zeigt, wie viele Sicherheitsdefizite im Jahr 2023 welchen Bereichen zugeordnet wurden. Der Bereich «Sicht» führt die Liste mit 28 % der insgesamt festgestellten Sicherheitsdefizite an. 20 % der Sicherheitsdefizite lagen beim Bereich «Langsamverkehrsführung», 19 % im Bereich «Ausrüstung», 17 % im Bereich «Verkehrsführung» und 7 % im Bereich «Strassenrand».

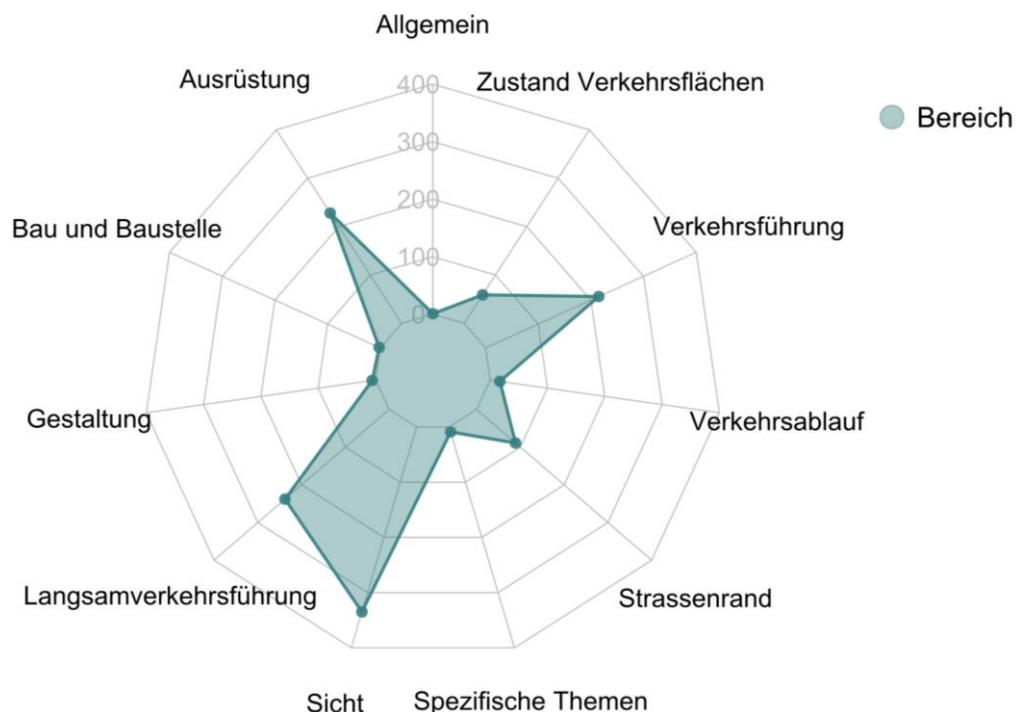


Abbildung 8: Anzahl Sicherheitsdefizite nach Bereich

2.2.2. Häufigkeit der Sicherheitsdefizite pro Kategorie – Top «20»

In der folgenden Tabelle sind die 20 am häufigsten vertretenen Kategorien der Sicherheitsdefizite (von insgesamt 65) aufgelistet. Ihnen können 78 % aller im Jahr 2023 vorgefundenen Sicherheitsdefizite zugeordnet werden. Spitzenreiter sind die Knotensichtweiten. Ebenfalls häufig vertreten sind die Knotengeometrie, die Markierung der Verkehrsführung, der Querschnitt, Signale und Wegweisung sowie Fussgängerstreifen.

Um das Ausmass und die Auswirkungen der Sicherheitsdefizite zu beurteilen, werden diese mit sogenannten Prädikaten versehen (*siehe 5.1 Anhang A1*). 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 oder 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.

| Kategorie | A | B | C | D | U | Gesamt |
|---|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| Sicht_Knotensichtweiten | 12 | 143 | 74 | 20 | | 249 |
| Verkehrsführung_Knotengeometrie | 3 | 29 | 25 | 5 | 3 | 65 |
| Ausrüstung_Markierung Verkehrsführung | | 8 | 23 | 24 | 2 | 57 |
| Verkehrsführung_Querschnitt | | 13 | 31 | 9 | 2 | 55 |
| Ausrüstung_Signale und Wegweisung | | 2 | 23 | 25 | 3 | 53 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerstreifen | 8 | 24 | 12 | 6 | | 50 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Geometrie | | 10 | 14 | 19 | | 43 |
| Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Art | 6 | 20 | 6 | 6 | | 38 |
| Sicht_Anhaltesichtweiten | 1 | 11 | 24 | 2 | | 38 |
| Strassenrand_Randabschluss, Randstein | | 2 | 16 | 19 | 1 | 38 |
| Ausrüstung_optische Leiteinrichtungen | | 13 | 12 | 5 | | 30 |
| Ausrüstung_Beleuchtung | 2 | 16 | 5 | 4 | 1 | 28 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerquerung ohne Vortritt | 1 | 13 | 10 | 2 | 1 | 27 |
| Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Geometrie | 5 | 10 | 3 | 9 | | 27 |
| Verkehrsführung_Visuelle Linienführung | 10 | 4 | 5 | 4 | 3 | 26 |
| Sicht_Diverse | 2 | 5 | 10 | 6 | | 23 |
| Langsamverkehrsführung_Diverse | 1 | 8 | 10 | 2 | 1 | 22 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Art | | 5 | 9 | 8 | | 22 |
| Sicht_Sichtweiten im allgemeinen | 6 | 11 | 3 | 1 | | 21 |
| Strassenrand_Feste Hindernisse | | 4 | 12 | 4 | | 20 |
| Gesamt | 57 | 351 | 327 | 180 | 17 | 932 |

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

Eine weiterführende Liste der Kategorien mit zugeteilten Prädikaten ist unter 5.2 im *Anhang A2* ersichtlich.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 68-mal das Prädikat «A», 403-mal das Prädikat «B» und 403-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.

Insbesondere die Themen Knotensichtweiten, Fussgängerstreifen, Art und Geometrie der Velolängsführung, die Sicht im Allgemeinen und die visuelle Linienführung führten 2023 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 2023 insbesondere aufgezeigt haben, dass die Überprüfung und Pflege des Freihaltens von Knotensichtweiten an den Kantonsstrassen ein grosses Potenzial für die Verkehrssicherheit darstellen. Darüber hinaus weist die Grünpflege für die Sicht der privaten Anlieger, die Zufahrten zur Kantonsstrasse haben, ein bedeutendes Potenzial für die Verkehrssicherheit auf. Weiterhin fielen Defizite bei der Knotengeometrie, bei Fussgängerstreifen, bei der Art und Geometrie der Velolängsführung und bei der visuellen Linienführung ins Gewicht. Ein erhöhtes Augenmerk auf diese Aspekte kann potenziellen Gefährdungen im Strassenraum vorbeugen.

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 | 11 |
|---|----|

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.

5.2. Anhang A2 – Kategorien der Sicherheitsdefizite und vergebene Prädikate

| Kategorie | A | B | C | D | U | Gesamt |
|---|-----------|------------|------------|------------|-----------|-------------|
| Sicht_Knotensichtweiten | 12 | 143 | 74 | 20 | | 249 |
| Verkehrsführung_Knotengeometrie | 3 | 29 | 25 | 5 | 3 | 65 |
| Ausrüstung_Markierung Verkehrsführung | | 8 | 23 | 24 | 2 | 57 |
| Verkehrsführung_Querschnitt | | 13 | 31 | 9 | 2 | 55 |
| Ausrüstung_Signale und Wegweisung | | 2 | 23 | 25 | 3 | 53 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerstreifen | 8 | 24 | 12 | 6 | | 50 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Geometrie | | 10 | 14 | 19 | | 43 |
| Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Art | 6 | 20 | 6 | 6 | | 38 |
| Sicht_Anhaltesichtweiten | 1 | 11 | 24 | 2 | | 38 |
| Strassenrand_Randabschluss, Randstein | | 2 | 16 | 19 | 1 | 38 |
| Ausrüstung_optische Leiteinrichtungen | | 13 | 12 | 5 | | 30 |
| Ausrüstung_Beleuchtung | 2 | 16 | 5 | 4 | 1 | 28 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerquerung ohne Vortritt | 1 | 13 | 10 | 2 | 1 | 27 |
| Langsamverkehrsführung_Velolängsführung Geometrie | 5 | 10 | 3 | 9 | | 27 |
| Verkehrsführung_Visuelle Linienführung | 10 | 4 | 5 | 4 | 3 | 26 |
| Sicht_Diverse | 2 | 5 | 10 | 6 | | 23 |
| Langsamverkehrsführung_Diverse | 1 | 8 | 10 | 2 | 1 | 22 |
| Langsamverkehrsführung_Fussgängerlängsführung Art | | 5 | 9 | 8 | | 22 |
| Sicht_Sichtweiten im allgemeinen | 6 | 11 | 3 | 1 | | 21 |
| Strassenrand_Feste Hindernisse | | 4 | 12 | 4 | | 20 |
| Verkehrsführung_Diverse | 1 | 4 | 10 | 4 | | 19 |
| Ausrüstung_Rückhaltesysteme | 5 | 4 | 5 | 3 | | 17 |
| Verkehrsführung_Angebot, Verträglichkeit | 3 | 7 | 5 | 2 | | 17 |
| Verkehrsführung_motorisierter Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, LW usw.) | | 2 | 2 | 13 | | 17 |
| Verkehrsführung_Geometrie Verkehrsanlage | | 5 | 4 | 6 | 1 | 16 |
| Strassenrand_Umgebung und Bepflanzung | | 2 | 3 | 9 | | 14 |
| Zustand Verkehrsflächen_Diverse | | | 5 | 9 | | 14 |
| Zustand Verkehrsflächen_Risse | | 2 | 3 | 8 | 1 | 14 |
| Ausrüstung_Markierung Hinweis | | 1 | 3 | 8 | | 12 |
| Ausrüstung_Diverse | | 1 | 1 | 9 | 1 | 12 |
| Strassenrand_Bankette | | 2 | 6 | 4 | | 12 |
| Zustand Verkehrsflächen_Unebenheiten | | | 5 | 7 | | 12 |
| Ausrüstung_Mittelinseln | | 2 | 4 | 3 | | 9 |
| Spezifische Themen_Diverse | | 1 | 2 | 2 | 4 | 9 |
| Verkehrsablauf_Diverse | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 8 |
| Ausrüstung_Geländer | | 2 | 1 | 3 | 1 | 7 |
| Langsamverkehrsführung_Veloquerung, Linksabbiegen | | 5 | 1 | 1 | | 7 |
| Zustand Verkehrsflächen_Flicke | | | 2 | 3 | 1 | 6 |
| Strassenrand_Diverse | | | 2 | 3 | | 5 |
| Zustand Verkehrsflächen_Entwässerung | | | | 5 | | 5 |
| Gestaltung_Diverse | | | 1 | 2 | 1 | 4 |
| Sicht_Überholstrecken | | 4 | | | | 4 |
| Verkehrsablauf_Geschwindigkeit | | | 3 | 1 | | 4 |
| Zustand Verkehrsflächen_Spurrinnen | | 2 | 2 | | | 4 |
| Ausrüstung_Lichtsignalanlagen | | | 1 | 2 | | 3 |
| Verkehrsablauf_Ablenkung | | | | 1 | 2 | 3 |
| Langsamverkehrsführung_Erkennungsdistanz | | 1 | 1 | | | 2 |
| Verkehrsablauf_Blickverhalten | | | | 2 | | 2 |
| Zustand Verkehrsflächen_Griffigkeit | | | 2 | | | 2 |
| Zustand Verkehrsflächen_Schachtdeckel, Einlaufschacht | | | | 2 | | 2 |
| Allgemein | | | | | 1 | 1 |
| Bau und Baustelle_Absperrlatten | | 1 | | | | 1 |
| Bau und Baustelle_Platten | | 1 | | | | 1 |
| Gestaltung_Bauliches Gestaltungselement | | 1 | | | | 1 |
| Gestaltung_Bepflanzung im Strassenraum | | | | 1 | | 1 |
| Gesamt | 68 | 403 | 403 | 294 | 31 | 1199 |