

Sitzung vom 4. Februar 2026

**115. Anfrage (Verkehrssicherheit)**

Kantonsrätin Susanna Lisibach, Winterthur, hat am 17. November 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss dem Programm «Via sicura»<sup>1</sup> sind seit 1. Juli 2013 (auf der Seite 3 oben) folgende Vorgaben im Bereich Infrastruktur zu erfüllen:

Die Strasseneigentümer sollen ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysieren und diese sukzessive beheben. Bund und Kantone haben einen Sicherheitsbeauftragten für ihr Strassennetz zu ernennen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Von welcher kantonalen Stelle werden diese Massnahmen auf den kantonalen Strassen geplant, umgesetzt und die Resultate der erzielten Verbesserungen erhoben? Wer ist der Kantonale Sicherheitsbeauftragte für das Strassennetz des Kantons Zürich?
2. Existiert ein spezifischer Massnahmenkatalog betreffend die aktuellen sowie allfällig zukünftig geplante Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, in welcher Periodizität und Kriterien finden die jeweiligen Sicherheitsüberprüfungen statt?
3. Inwieweit wird ein Monitoring über die spezifische Wirkung der Einführung sowie den Betrieb der Tempo-30-Zonen durchgeführt?
4. Bei den Tempo-30-Zonen werden in der Regel die früheren Stopstrassen aufgehoben und Rechtsvortritt eingeführt, wie lauten die diesbezüglichen Resultate betreffend Unfallgeschehen, Unfallschwerpunkte sowie allfällig resultierende Wechselwirkungen und/oder Verlagerungen?
5. Bei den Tempo-30-Zonen werden in der Regel die früheren Stopstrassen aufgehoben und Rechtsvortritt eingeführt, und zugleich wurde eine Vielzahl der über Jahrzehnte bewährten Verkehrsspiegel demontiert. Wie lauten die diesbezüglichen spezifischen Resultate betreffend Unfallgeschehen, Unfallschwerpunkte sowie allfällig resultierende Wechselwirkungen und/oder Verlagerungen?

---

<sup>1</sup> <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/20923.pdf>

6. Wie ist zu begründen, dass die Anordnung der Fussgängerstreifen in der Regel vor den Bus- und Postautohaltestellen ist? Die Sicht für den Automobilisten wird so massiv beeinträchtigt und die Risiken für die vielfach unaufmerksamen Fussgänger (Blick ins Handy statt auf die Strasse) werden so stark erhöht.
7. Wie lässt sich die Widersprüchlichkeit betreffend die Handhabung von Signalen und Verkehrsspiegeln auf die Anfrage KR-Nr. 411/2020 gemäss Antwort zu Fragen 4 und 5 begründen, nachdem die Kriterien der Übersicht im Strassenraum kongruent sind?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanna Lisibach, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Kanton Zürich sind drei Organisationseinheiten in drei verschiedenen Direktionen gemeinsam für die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Staatsstrassen verantwortlich: die Kantonspolizei Zürich (Sicherheitsdirektion), das Amt für Mobilität (Volkswirtschaftsdirektion) und die Baudirektion als Strasseneigentümerin. Innerhalb der Baudirektion übernimmt das Tiefbauamt, insbesondere die Fachstelle Verkehrssicherheit, die Federführung für alle Fragen der infrastrukturellen Verkehrssicherheit.

Auf Grundlage der Bundesvorgaben sowie der einschlägigen Normen des Schweizer Normenwerks des Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute und der Vollzugshilfen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) führt die Fachstelle Verkehrssicherheit die systematische Analyse des Unfallgeschehens durch, erarbeitet Massnahmenvorschläge und begleitet deren Umsetzung in den zuständigen Strassenunterhaltsbezirken und Fachabteilungen. Zur Wirkungskontrolle wertet die Fachstelle Unfall-, Infrastruktur- und Betriebsdaten aus. Diese Daten fliessen in ein strukturiertes Sicherheitsmonitoring ein, das die Wirksamkeit realisierter Massnahmen über mehrere Jahre prüft. Das Tiefbauamt stellt den kantonalen Sicherheitsbeauftragten gemäss Art. 6a Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01). Das ASTRA trägt ihn in die entsprechende Liste ein und publiziert diese im Internet.

Zu Frage 2:

Der Kanton Zürich verfügt über einen umfassenden Massnahmenkatalog zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Staatsstrassen. Dieser basiert auf den Vorgaben des Bundes im Rahmen von Via sicura gemäss Art. 6a SVG sowie auf den vom ASTRA definierten Infrastruk-

tursicherheitsinstrumenten. Eine bundesweite Evaluation vom 1. Januar 2017 bestätigte die Wirksamkeit dieser Massnahmen; die infrastrukturellen Massnahmen verringerten die Zahl der Schwerverunfallten (Getötete und Schwerverletzte) um rund 18 Personen pro Jahr. Der Kanton Zürich setzt diesen Massnahmenkatalog vollumfänglich um. Die sechs Instrumente sind:

- Sicherheitswirksamkeitsprüfung (Road Safety Impact Assessment),
- Sicherheitsaudit von Strassenprojekten (Road Safety Audit),
- Sicherheitsbegehungen bestehender Strasseninfrastruktur (Road Safety Inspection),
- Management von Unfallschwerpunkten (Black Spot Management),
- Netzsicherheitsmanagement (Network Safety Management),
- Untersuchung von Einzelunfallstellen (Einzelunfallstellenmanagement).

Der Kanton Zürich regelt die Anwendung dieser Instrumente prozessmässig; die Massnahmen sind in die Standardabläufe der Baudirektion, der Kantonspolizei und des Amtes für Mobilität eingebettet. Je nach Aufgabenstellung wenden die Fachstellen die Instrumente jährlich, alle drei bis fünf Jahre oder im Ereignisfall an. Die Fachstellen führen Road Safety Inspections im gesamten Staatsstrassennetz periodisch alle 10 bis 15 Jahre durch. Neben den gesetzlichen Sicherheitsinstrumenten setzt der Kanton Zürich auch themenspezifische Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit um. Ergänzend dazu führt der Kanton interne Schulungen durch, um das Fachwissen in den beteiligten Stellen nachhaltig weiterzuentwickeln und die Sicherheitsarbeit im Alltag zu stärken.

Zu Frage 3:

Die Wirkung der Einführung und des Betriebs von Tempo-30-Zonen wird im Kanton Zürich nicht flächendeckend in Form eines einheitlichen kantonalen Monitorings erhoben. Dies liegt daran, dass Tempo-30-Zonen gemäss geltendem Bundesrecht situativ, auf Basis eines Gutachtens und der lokalen Verhältnisse nachgewiesen werden müssen und ihre Wirkung somit standortspezifisch zu beurteilen ist. Die rechtliche Grundlage bilden die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) sowie Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21). Beide Regelwerke verlangen eine fallbezogene Begründung, insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit, Sichtverhältnissen, besonderen Schutzbedürfnissen sowie der Verhältnismässigkeit der Massnahme. Die Anordnung der Tempo-30-Zonen erfolgt durch die Kantonspolizei. Grundlage hierfür bildet ein umfassender Entscheidungskatalog, unter anderem ist ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG vorgesehen.

Ein generelles Monitoring über sämtliche Tempo-30-Zonen wäre aufgrund der grossen Unterschiede in der Siedlungsstruktur, der Strassenraumgestaltung und der lokalen Verkehrssituation methodisch kaum umsetzbar und würde den bundesrechtlichen Anforderungen nicht entsprechen. Stattdessen wird die Wirkung jeweils situationsbezogen geprüft, beispielsweise im Umfeld von Schulen, Heimen oder bei besonderen Gefahrenlagen. Für Staatsstrassen erfolgt die sicherheitsbezogene Wirkungskontrolle vor allem über die anerkannten Infrastruktursicherheitsinstrumente wie Road Safety Inspection, Management von Unfallschwerpunkten und Untersuchungen von Einzelunfallstellen. Sollten dabei relevante Wechselwirkungen im Bereich von Tempo-30-Abschnitten festgestellt werden, fliessen diese in die Massnahmenplanung ein.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein öffentlich zugänglicher Open-Government-Data-Satz besteht. Dieser enthält die durch die Kantonspolizei verfügbaren Tempo-30- und Begegnungszonen im Kanton Zürich, ausgenommen die Städte Zürich und Winterthur. Die Karte gibt keine Auskunft darüber, wann und ob die Verkehrsanordnung umgesetzt wurde.

Zu Fragen 4 und 5:

Untersuchungen oder Auffälligkeiten betreffend Rechtsvortritt und Verkehrsspiegeln in Tempo-30-Zonen sind nicht bekannt.

Zu Frage 6:

Die Anordnung von Fussgängerstreifen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erfolgt stets im Einzelfall.

Zu Frage 7:

Ein Widerspruch zur Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 411/2020 betreffend mehr Eigenverantwortung im Strassenverkehr liegt nicht vor.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**