



[Member werden](#)

Verkehrsunfälle: Was die Stadt richtig macht – und wo Gefahren bleiben

Trotz steigender Bevölkerungszahlen verzeichnen Stadt und Kanton Zürich weniger Unfälle, Verletzte und Schwerverletzte, aber deutlich mehr Tote. Ein Verkehrsexperte ordnet die Trends ein.



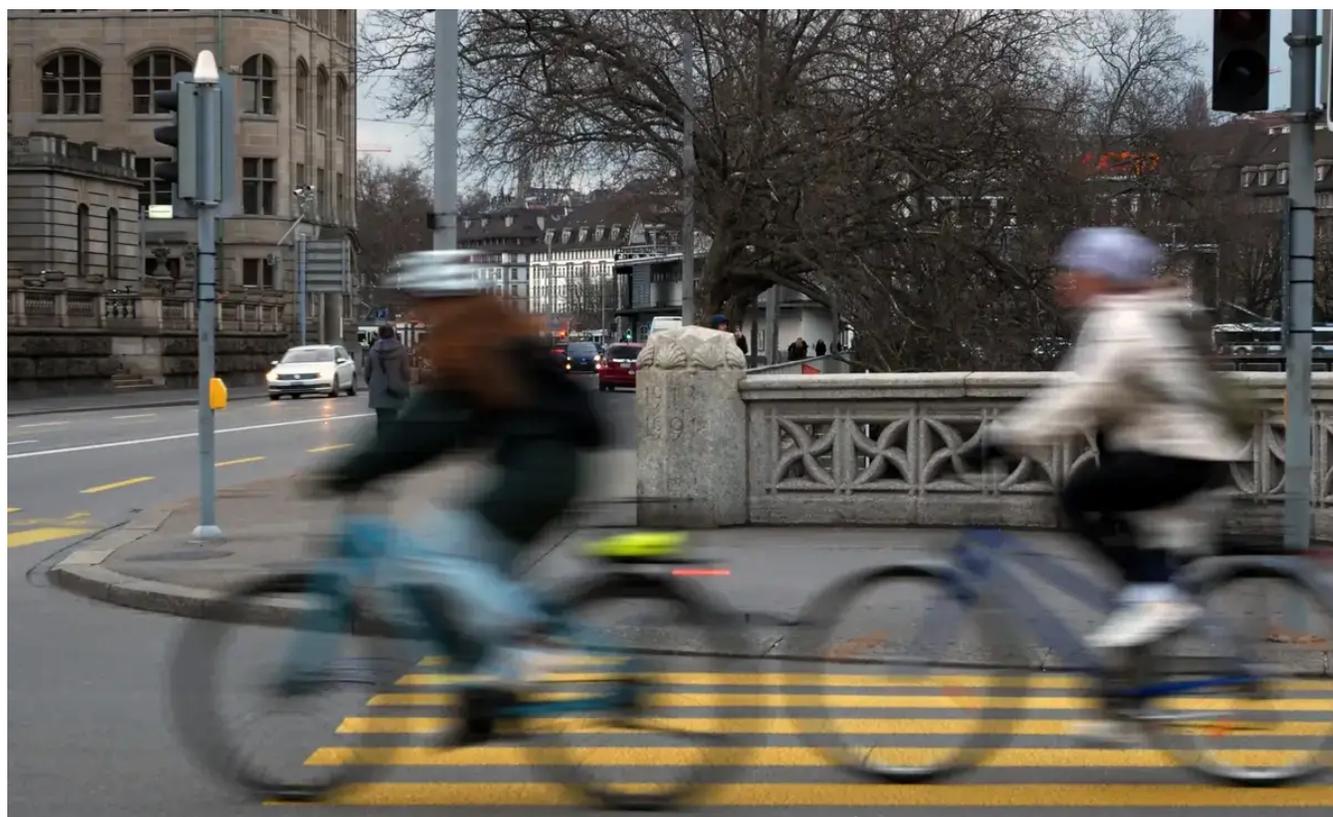
Von [Sofiya Miroshnyk](#)

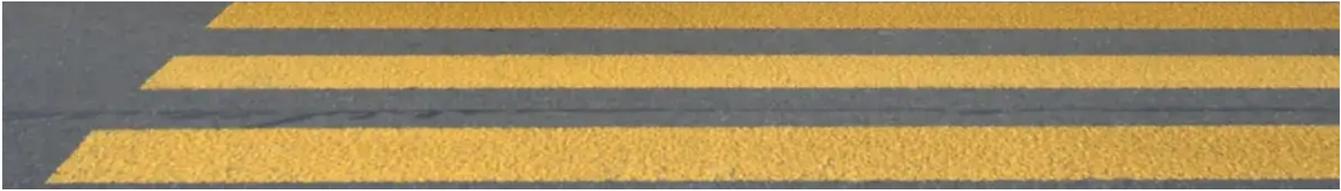
Redaktorin

12. März 2025 um 16:30

mobilität

velo





Im vergangenen Jahr waren von allen Unfällen im Stadtverkehr 38 Prozent, also 508 Personen, Velofahrer:innen. Das sind 21 weniger als im Vorjahr. (Bild: Noëmi Laux)

Zehn Personen sind im letzten Jahr im Strassenverkehr in der Stadt Zürich tödlich verunglückt, davon sechs Personen durch eine Kollision mit einem Tram. Das sind über 60 Prozent mehr als noch im Jahr zuvor. Dies geht aus den am Mittwoch publizierten Unfallstatistiken für Stadt und Kanton Zürich hervor. Ist diese Entwicklung Anlass zur Sorge? Verkehrsexperte Kevin Riehl von der ETH Zürich ordnet ein.

Sofiya Miroshnyk: Trotz steigender Bevölkerungszahlen und zunehmendem Veloverkehr sind die Unfallzahlen in der Stadt Zürich rückläufig. Gleichzeitig gab es im vergangenen Jahr einen auffälligen Anstieg tödlicher Unfälle, insbesondere mit Trams ([wir berichteten](#)). Woran liegt das?

Kevin Riehl: Insgesamt sieht die Statistik sehr gut aus. Die ohnehin tiefe Zahl der tödlichen Unfälle in absoluten Zahlen, also 0.75 Prozent aller Unfälle, mag vielleicht zum Vorjahr etwas gestiegen sein, ist aber kein signifikanter Ausreisser im ohnehin sehr niedrigen Mehrjahresdurchschnitt.

Kevin Riehl

[Kevin Riehl](#) ist Doktorand und Dozent am Departement Bau, Umwelt und Geomatik der ETH Zürich und forscht in der Gruppe für Strassenverkehrstechnik. Seine Arbeit konzentriert sich auf die Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit im Strassenverkehr sowie auf die intelligente Steuerung von Verkehrssystemen und Ampelanlagen.

Alles lesen

Unfallzahlen ganzer Kanton Zürich

Getötete im Strassenverkehr, 1956 - 2024



Quelle: ASTRANA

12. März 2025
Thomas Iseli, C VP
Folie 5

Kantonspolizei
Zürich



Absolut gesehen sind die Unfallzahlen über die Jahre deutlich gesunken. (Bild: Screenshot/ Youtube/Kanton Zürich)

Dennoch: Ein Anstieg von über 60 Prozent lässt aufhorchen.

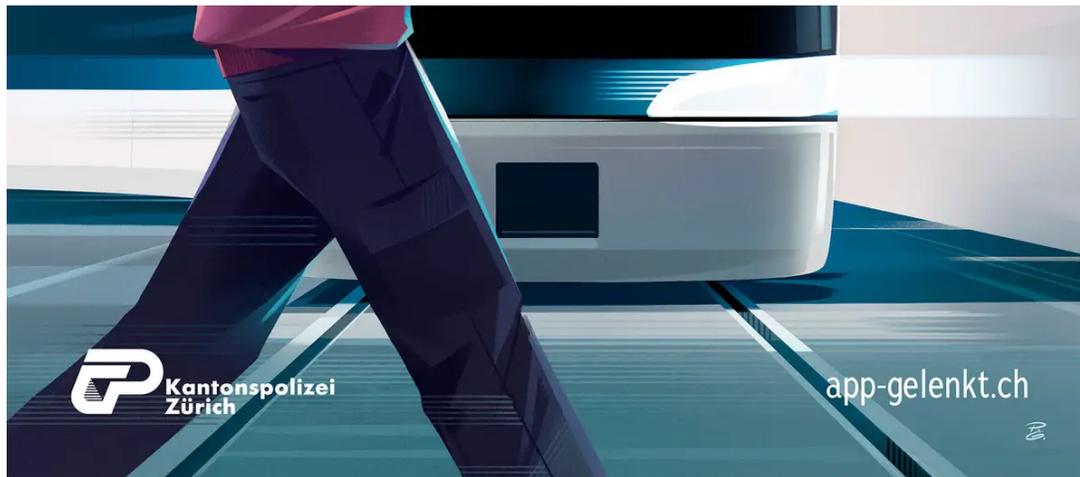
Der Anstieg mag aufhorchen lassen, absolut sind die Zahlen aber immer noch sehr niedrig. Wenn man sich die Unfälle genauer ansieht, sieht man, dass diese oft unter Umständen passiert sind, die die Stadt nur schlecht beeinflussen kann. Etwa bei einem tödlichen Unfall von einem Mann, der am Central vom Tram erfasst wurde. Dieser war stark alkoholisiert, hatte Kokain und weitere Medikamente im Blut.

Zum Fall, den Sie ansprechen, hat der [Tages-Anzeiger](#) kürzlich Details pu-

bliziert. Etwa, dass das Tram 2000 nur einen rechten seitlichen Rückspiegel hat, der Mann aber von links kam. Braucht es mehr Spiegel und Kameras für Trams?

Ein Blick auf die Beschreibungen der tödlichen Unfälle zeigt, dass es häufig zu tragischen Situationen kommt, in denen Menschen zwischen das Tram und die Bahnsteigkante geraten – oder sogar unter das Tram. Das zentrale Problem dabei: Der oder die Fahrer:in kann die Personen nicht sehen. Deshalb sollten zusätzliche Massnahmen erwogen werden, um die Sichtbarkeit in diesen gefährlichen Bereichen zu verbessern. Ein zusätzlicher Spiegel auf der linken Seite oder der verstärkte Einsatz von Kamerasystemen, die auch den Raum unter dem Tram erfassen, könnten sinnvolle Lösungen sein.





Viele der Unfälle seien auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen, betont die Kantonspolizei. (Bild: app-gelenkt.ch)

Die Kantonspolizei hat an [der heutigen Medienkonferenz](#) keine dieser Massnahmen angekündigt, sondern lediglich weitere Aufmerksamkeitskampagnen und Verbesserung der Infrastruktur. Reicht das?

Solche Aufklärungskampagnen können das Bewusstsein für Gefahren im Strassenverkehr schärfen, doch ihr Effekt ist begrenzt – insbesondere bei älteren Menschen, die oft eine verminderte Reaktionsfähigkeit und Wahrnehmung haben. Auch Personen unter Drogeneinfluss lassen sich durch solche Massnahmen kaum erreichen.

Laut Statistik sind 31 Prozent der verunfallten Velofahrenden auf einem E-Bike unterwegs. Besteht hier ein erhöhtes Risiko, das neue Regelungen erfordert? Sollten speziell für E-Bikes neue Regelungen kommen?

Das muss die Politik entscheiden. E-Bikes bieten besonders für ältere Menschen eine attraktive Mobilitätsoption. Allerdings haben gerade Senior:innen ein erhöhtes Unfallrisiko, deshalb lassen sich mit Kampagnen auch hier nur begrenzt Verbesserungen erzielen.

Neue Verkehrsstatistiken 2024

Die Kantonspolizei Zürich hat am Mittwoch die [Verkehrsunfallstatistik 2024](#) veröffentlicht. Die Zahl der Unfälle im Kanton Zürich ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken, wobei die Anzahl der Schwerverletzten den tiefsten Stand seit Messbeginn im Jahr 1994 erreichte. Allerdings ist die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr...

[Alles lesen](#)

Immer wieder wird über die Gefahr des Rechtsabbiegens von LKWs für Velofahrende diskutiert. Sollte man das Rechtsabbiegen für LKWs in der Stadt verbieten?

Zuerst muss man sagen: Schon heute ist die Stadt Zürich sehr Auto- und LKW-unfreundlich, was ja auch politisch gewollt ist. Ein Verbot des Rechtsabbiegens in der Stadt wäre darum nur schwer umsetzbar. Es würde durch die nötigen Umwege zu deutlich höheren Emissionen führen. Weiter ist der LKW-Verkehr in Zürich wahrlich kein Transitverkehr, sondern dient lediglich der Versorgung der Stadt. Es wäre kaum möglich, diese durch kleinere Transporter zu ersetzen. Auch hier wären die Emissionen und Kosten viel höher.

Unfallzahlen Stadt Zürich



	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung gegenüber Ø-5J
Total Unfälle	5'039	5'151	5'459	5'234	4'993	▼ - 3,5 % (-182)
Mit nur Sachschaden	3'803	3'965	4'053	3'952	3'771	▼ - 3,5 % (-138)
Mit Personenschaden	1'236	1'186	1'406	1'282	1'222	▼ - 3,5 % (-44)

Schwerverletzte	181	168	158	178	164	▼ - 3,4 %	(-6)
Getötete	5	5	8	3	10	▲ + 61,3 %	(+4)

Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr

Verkehrsunfallstatistik 2024
Dr. Werner Brucks

Quelle: ASTRANA
12.03.2025
Seite 20

Auffällig: Die Zahl der Getöteten in der Stadt Zürich ist um 61.3 Prozent gestiegen (Bild: Screenshot/Youtube/Kanton Zürich)

Im vergangenen Jahr waren von allen Unfällen im Stadtverkehr 38 Prozent, also 508 Personen, Velofahrer:innen. Das sind 21 weniger als im Vorjahr. Ein grosses Politikum in der Stadt sind auch die Velovorzugsrouten. Wie sinnvoll sind diese?

Solche Velovorzugsrouten sind sinnvoll, aber eben auch kein Allheilmittel. Sie haben den Vorteil, dass sie die Präsenz von Velofahrer:innen stärker für alle sichtbar machen. Allerdings fehlt gerade an verkehrsreichen Kreuzungen, wo sie besonders wichtig, oft der Platz für solche Spuren. Das liegt auch daran, dass dem öffentlichen Verkehr viel Raum eingeräumt wird – was ja grundsätzlich sinnvoll ist.

DAS WICHTIGSTE AUS ZÜRI

Jeden Morgen findest du im **Züri Briefing** kuratierte News, Geschichten und Tipps für den Tag. Bereits 15'000 Menschen lesen mit – und du?

Jetzt kostenlos abonnieren!

Wie schneidet die Stadt Zürich im Vergleich zu anderen Städten und Ländern in Punkto Verkehrssicherheit ab?

Zürich verfügt über eines der besten öffentlichen Verkehrssysteme der Welt und meistert das Wachstum der Bevölkerung mit durchdachten Massnahmen und einer effizienten Verkehrsplanung. Die Stadt leistet hier bemerkenswerte Arbeit, um Mobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen.

In anderen Ländern gibt es Tram- und Metro-Systeme mit Barrieren oder Sensoren, die Unfälle verhindern sollen. Warum nicht in Zürich?

Barrieren sind vor allem in Metro-Systemen üblich, doch ihre Umsetzung im dichten Zürcher Tramnetz wäre nicht nur kostspielig, sondern auch raumplanerisch äusserst komplex. Stattdessen könnten einfachere Lösungen effektiver sein.

Anzeige

Welche?

Eine längere Wartezeit nach dem Schliessen der Türen, um Passanten die Möglichkeit zu geben, sich in Sicherheit zu bringen. Oder der verstärkte Einsatz von Sensoren zur Kollisionsvermeidung. Die VBZ fokussiert bereits auf Kollisionswarnsysteme und bessere Sensortechnologien. In Kooperation mit dem Schienenfahrzeughersteller Alstom wurden etwa [Tests mit Tram-Airbags durchgeführt](#). Aber auch hier gilt: Ein Airbag hilft nur, wenn die Person auch wahrgenommen wird.

OHNE DEINE UNTERSTÜTZUNG GEHT ES NICHT

Unsere Community ermöglicht den freien Zugang für alle. Dies unterscheidet uns von anderen Medien. Wir begreifen Journalismus nicht nur als Produkt, sondern auch als öffentliches Gut. Unsere Artikel sollen möglichst vielen Menschen zugutekommen. Mit unserer Berichterstattung versuchen wir das zu tun, was wir können: guten, engagierten Journalismus. Alle Schwermüde, Dazick

gierten Journalismus. Alle Schwerpunkte, Berichte und Hintergründe stellen wir dabei frei zur Verfügung, ohne Paywall. Gerade jetzt müssen Einordnungen und Informationen allen zugänglich sein. Was uns noch unterscheidet: unsere Leser:innen. Sie müssen nichts bezahlen, wissen aber, dass guter Journalismus nicht aus dem Nichts entsteht. Dafür sind wir sehr dankbar. Mittlerweile sind 2000 Menschen dabei und ermöglichen damit den Tsüri-Blick aufs Geschehen in unserer Stadt. Damit wir auch morgen noch unseren Journalismus machen können, brauchen wir mehr Unterstützung. Unser nächstes Ziel: 2500 – und mit deiner Beteiligung können wir es schaffen. Es wäre ein schönes Zeichen für Tsüri.ch und für die Zukunft unseres Journalismus. Mit nur 8 Franken bist du dabei! Natürlich jederzeit kündbar!

Jetzt unterstützen!



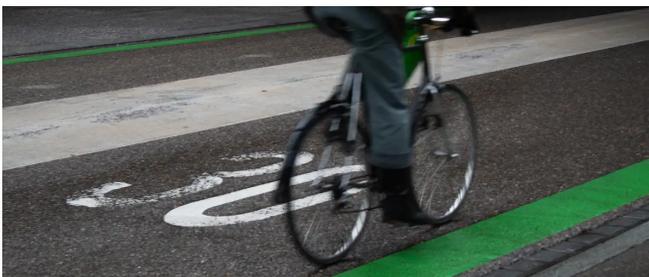
Sofiya Miroshnyk

[Sofiya Miroshnyk](#) begann ihre berufliche Laufbahn als Chemielaborantin mit einer Ausbildung beim [Labor Spiez](#) und anschließender Tätigkeit bei [Givaudan](#). Nach ihrer Weiterbildung über die BMS am [Inforama Zollikofen](#) und der Passerelle am [Gymnasium Neufeld](#) studierte sie Philosophie, Politik und Wirtschaft an der [Universität Luzern](#).

Bereits während des Studiums entdeckte sie ihre Leidenschaft für den Journalismus und sammelte erste Erfahrungen bei [Tink.ch](#), wo sie später als Chefredaktorin tätig war. Nach einem Praktikum bei [SRF](#) in der Sendung SRF-Schawinski war sie ein halbes Jahr Produzentin bei Schawinski, danach arbeitete sie drei Jahre als Produzentin und Redaktorin bei der SRF-Arena. Es folgten Stationen bei [Blick TV](#) und der [NZZ](#) am Sonntag.

Derzeit ist sie als Redaktorin beim SRF-Club tätig und arbeitet parallel in einem befristeten Teilzeitpensum bei [Tsüri.ch](#).

Das könnte dich auch interessieren



Keine Blitzer

Tempoüberschreitungen auf der Velovorzugsroute: Stadt wird erst bei Beschwerden tätig

Solange die Velovorzugsrouten nicht autofrei sind, gilt auf ihnen Tempo 30. Dies wird von Autos aber oft nicht eingehalten. Doch die Stadt greift erst ein, wenn es Beschwerden gibt.

Von Sofie David | 23. Mai 2025

Kein Platz für Velos

Stau auf Veloroute: Zürich hat ein Konzept, traut sich aber nicht

Die Stadt Zürich weiss, wie sie die Velovorzugsroute vom motorisierten Verkehr befreien könnte – setzt die eigenen Konzepte aber nicht um. So wird es schwierig mit der Velostadt. Ein Kommentar.

Von Simon Jacoby | 23. Mai 2025

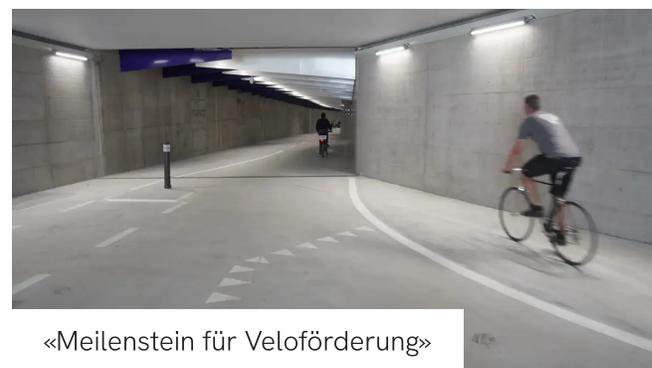


Veloverkehr in Zürich

«Erhoffen uns mehr Sicherheit» – Stadt setzt vermehrt auf Veloampeln

Seit mehr als zehn Jahren setzt Zürich zunehmend auf Lichtsignale für Velos, um den Veloverkehr sicherer zu gestalten. Für klare Aussagen fehlt jedoch bislang die Datenlage.

Von Jenny Bargetzi | 22. Mai 2025



«Meilenstein für Veloförderung»

Die Stadt Zürich feiert den Stadttunnel und sich selbst

Am Donnerstag, 22. Mai, eröffnet Stadträtin Simone Brander den Stadttunnel. Dieser ermöglicht eine zügige Unterquerung des Hauptbahnhofs mit dem Velo und ist der schnellste Weg zu den Gleisen.

Von Yann Bartal | 20. Mai 2025

Kommentare

Velo- und Autofahrer

13. März 2025 um 12:52

immer das böse Auto

ich finde es ist mal gut zu sehen, dass jedes Jahr (leider) mehr Menschen in der Stadt durch das Tram ums Leben kommen als durch ein Auto. Dies sollte schon zu denken geben, da in Verkehrssicherheits-Fragen immer zuerst gegen das Auto geschossen wird. Und bei T30 darf das Tram trotzdem 50 fahren, obwohl der Bremsweg 4x länger ist...

Antworten

Philipp

19. März 2025 um 08:54

Wie kommst du drauf?

Finde ich eine sehr steile These, dass angeblich "in Verkehrssicherheits-Fragen immer zuerst gegen das Auto geschossen wird". Wie kommst du darauf? Im obenstehenden Artikel kommt das Wort "Auto" genau ein einziges Mal vor, und zwar im Satzteil: "Schon heute ist die Stadt Zürich sehr Auto- und LKW-unfreundlich" (was ich im Übrigen ebenfalls eine steile These finde). Ich finde eher bemerkenswert, dass die Kantonspolizei jetzt in der Öffentlichkeit darauf herumreitet, "dass viele der Unfälle auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung zurückzuführen seien" und dann nur über Fussgänger und Trams spricht (z.B. im Regionaljournal letzte Woche). Fakten sind: Trotz des "Höchststands" an Tramunfällen hatten letztes Jahr 29 von 35 tödlichen Unfällen im Kanton nichts mit Trams zu tun. ÖV-Lenkende verursachten 2024 gerade einmal 50 Unfälle mit Personenschaden, PW-Lenkende deren 1'352 (sic!).

Antworten

Jonas

29. März 2025 um 11:27

Problemursache Velo, warum spricht niemand darüber?

Personenschäden mit Fahrrad-, E-Velo- oder Trottinett-Lenkerei als Hauptverursacherin: 979

Zum Vergleich:

Personenwagen-Lenkende als Hauptverursacherin: 1.352

ÖV-Chauffeure als Hauptverursacherin: 50

Obwohl Velos & Co. weniger als 10 % der Mobilität in Zürich ausmachen, verursachen sie fast ebenso viele Personenschäden wie Autos. Absolut betrachtet kommt es sogar 20-mal häufiger zu Unfällen als durch den öffentlichen Verkehr.

Besonders betroffen sind dabei die Schwächsten – Menschen, die auf den ÖV oder Fusswege angewiesen sind.

Quelle: Verkehrsunfallstatistik Kanton Zürich, Modalsplit-Bilanz Stadt Zürich

Antworten

JETZT MITREDEN

Züri Briefing & Newsletter

Werben

Impressum

Impressum

Civic Media

RUBRIKEN

Wohnen

Politik

Stadtleben

Mobilität

Tsüritipp

Tsüri-News

Kolumnen

ÜBER UNS

Das ist Tsüri.ch

Werben auf Tsüri.ch

Team

Civic Media

Kontakt & Impressum

Redaktionsstatut

Jobs

Partner:innen