



Beschluss des Stadtrats

vom 12. November 2025

GR Nr. 2025/383

Nr. 3656/2025

Schriftliche Anfrage von Deborah Wettstein und Roger Suter betreffend Verkehrsführung und Verkehrsdichte beim Limmatplatz, Einschätzung der Verkehrssicherheit, Daten zu den Unfällen in diesem Bereich, Auswertung der Ursachen und installierte Signaletikelemente sowie mögliche bauliche Anpassungen

Am 3. September 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Deborah Wettstein und Roger Suter (beide FDP), folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/383, ein:

Der Limmatplatz ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt der Stadt Zürich, an dem verschiedene Verkehrsträger auf engem Raum zusammentreffen. Besonders auffällig ist die Situation für den motorisierten Individualverkehr, der von der Langstrasse herkommend in Richtung Kornhausbrücke abbiegen möchte.

In diesem Bereich besteht eine erhöhte Gefahr von Kollisionen zwischen Fahrzeuglenker und Trams. Die derzeitige Verkehrsführung, kombiniert mit der hohen Verkehrsdichte, führt zu unübersichtlichen Situationen und erfordert von allen Beteiligten ein hohes Mass an Aufmerksamkeit. Besonders problematisch ist, dass die Trams von der rechten Seite her in einem Winkel herannahen, der für Fahrzeuglenker schwer einzuschätzen ist. Hinzu kommt, dass sich Fahrzeuglenker in diesem Bereich entscheiden müssen, ob sie auf die Kornhausbrücke oder links um den Limmatplatz fahren möchten, gleichzeitig ist noch auf querende, vortrittsberechtigte Fussgänger zu achten. Diese Entscheidungssituation bindet viel Aufmerksamkeit- wodurch leicht übersehen wird, dass gleichzeitig ein Tram von rechts kommt. Dies erhöht das Risiko von gefährlichen Situationen zusätzlich. Gerade bei starkem Verkehrsaufkommen oder schlechter Witterung scheint das Risiko von Beinahe-Kollisionen und Unfällen erheblich. Dennoch ist es eine wichtige Nord-Süd-Verkehrsverbindung innerhalb der Stadt Zürich.

Zusätzlich ist die Situation für Fahrzeuglenker, die von der Kornhausbrücke herkommend in die Langstrasse abbiegen möchten, komplex. Diese Verkehrsführung erfordert besondere Aufmerksamkeit, da hier nicht nur die Trams, sondern auch Busse den Limmatplatz queren, die im Linienbetrieb Vortritt haben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt der Stadtrat die aktuelle Verkehrssicherheit am Limmatplatz ein?
2. Welche konkreten Daten liegen dem Stadtrat zu Unfällen und Beinahe-Unfällen in diesem Bereich vor?
3. Gibt es Auswertungen oder Analysen zur Hauptursache dieser Vorfälle (z. B. mangelnde Sicht, komplexe Verkehrsführung, Ablenkung durch Mehrfachentscheidungen)?
4. Welche Signaletikelemente (Lichter, Markierungen, Hinweisschilder) sind aktuell installiert, um auf die Trams von rechts aufmerksam zu machen, und wie wird deren Wirksamkeit beurteilt? Welche Signaletikanpassungen wären denkbar?
5. Welche baulichen Anpassungen wären aus Sicht des Stadtrates möglich, um den Abbiegevorgang klarer und sicherer zu gestalten?



Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Wie schätzt der Stadtrat die aktuelle Verkehrssicherheit am Limmatplatz ein?

Der Limmatplatz ist ein anspruchsvoller Verkehrsknotenpunkt in der Stadt Zürich, an dem zahlreiche Verkehrsteilnehmende in viele unterschiedliche Richtungen unterwegs sind. Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von über 15 000 Fahrzeugen, 3 Tramlinien mit hoher Taktfrequenz, der VBZ-Buslinie Nr. 32 und hohen Frequenzen an Velofahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern ist der Limmatplatz stark belastet. Höhere Fahrzeugzahlen führen unweigerlich zu mehr Begegnungsfällen und somit auch zu mehr Konflikten.

Frage 2

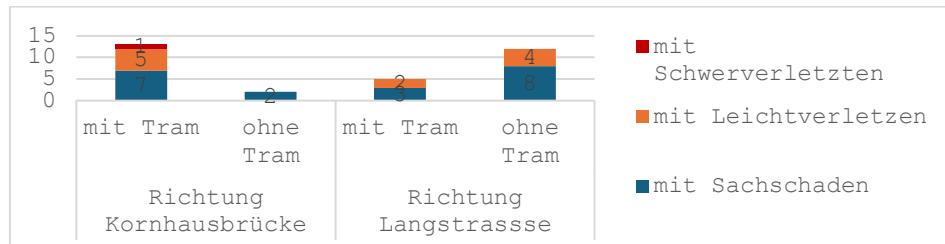
Welche konkreten Daten liegen dem Stadtrat zu Unfällen und Beinahe-Unfällen in diesem Bereich vor?

Dem Stadtrat liegen die polizeilich registrierten Unfalldaten vor. In den letzten fünf Jahren (2020–2024) kam es an den beiden Querungen des Tramtrassees zu 32 Unfällen, alle mit MIV-Beteiligung, davon war in 18 Fällen das Tram involviert. Bei einer Mehrheit der Unfälle (63 Prozent) kam es zu keinen Personenschäden. Ein Unfall ist registriert, bei dem ein 86-jähriger Mitfahrer eines Trams bei einem Notstopp schwer verletzt wurde. In den übrigen Fällen wurden Personen nur leicht verletzt.

Im Bereich der Strassenquerung des Tramtrassees von der Langstrasse herkommend in Richtung Kornhausbrücke gab es 15 Unfälle, davon 13 mit einem Tram. In den meisten Fällen war das Tram stadtauswärts unterwegs (d. h. es kam von rechts). Bei den zwei weiteren Unfällen handelt es sich um Auffahrunfälle zwischen zwei Fahrzeugen vor oder im Querungsbereich.

Im Bereich der Strassenquerung des Tramtrassees von der Kornhausbrücke herkommend in Richtung Langstrasse kam es zu 17 Unfällen, davon 5 mit einem Tram. In diesen Fällen war das Tram mehrheitlich stadteinwärts unterwegs (d. h. es kam von rechts). Bei den weiteren Fällen handelte es sich um Auffahrunfälle und Unfälle mit Zufussgehenden auf dem Fussgängerstreifen (vor und nach dem Kreuzungsbereich).

Die folgende Graphik zeigt die Verteilung der Unfälle nach Unfallschwere auf den beiden Strassenquerungen mit und ohne Trambeteiligung.



Es werden keine Daten zu Beinahe-Unfällen erhoben.



Frage 3

Gibt es Auswertungen oder Analysen zur Hauptursache dieser Vorfälle (z. B. mangelnde Sicht, komplexe Verkehrsführung, Ablenkung durch Mehrfachentscheidungen)?

Bei der Erhebung der Unfalldaten werden nur die rechtlichen Regelverstöße erfasst, z. B. «Missachten des Vortritts der Strassenbahn». Es können keine genauen Aussagen darüber getroffen werden, warum z. B. der Vortritt der Strassenbahn bei den einzelnen Unfällen missachtet wurde.

Frage 4

Welche Signalethikelemente (Lichter, Markierungen, Hinweisschilder) sind aktuell installiert, um auf die Trams von rechts aufmerksam zu machen, und wie wird deren Wirksamkeit beurteilt? Welche Signalethikanpassungen wären denkbar?

In beide Richtungen sind die Signale 1.18 («Achtung Tram») vorhanden. Zusätzlich sind Haltebalken vor dem Querungsbereich markiert, um die Fahrzeuglenkenden darauf aufmerksam zu machen, wo sie halten und einen Kontrollblick machen sollten. Eine Anpassung der statischen Signalethik auf ein Wechselsignal, bei dem das Signal 1.18 nur bei herannahenden Trams angezeigt wird, könnte die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden vielleicht erhöhen. Es wird geprüft, ob diese Massnahme an den genannten Standorten umgesetzt werden kann.

Frage 5

Welche baulichen Anpassungen wären aus Sicht des Stadtrates möglich, um den Abbiegevorgang klarer und sicherer zu gestalten?

Im Zuge der Planungsarbeiten für die Instandsetzung der Oberfläche Kornhausbrücke konnten die Defizite auf dem Limmatplatz teilweise mitberücksichtigt werden. So ist zurzeit eine veränderte Spurführung von der Langstrasse herkommend in Fahrtrichtung Kornhausbrücke angedacht, welche die verkehrliche Komplexität verringern soll.

In die Gegenrichtung konnten aber unter den gegebenen Rahmenbedingungen (u. a. ÖV-Priorisierung) keine grösseren baulichen Veränderungen bei der Spurführung eingeplant werden. Eine Realisierung der erwähnten baulichen Massnahme ist zurzeit ab 2028 vorgesehen.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter