



Beschluss des Stadtrats

vom 7. Januar 2026

GR Nr. 2025/510

Nr. 3/2026

Schriftliche Anfrage von Derek Richter, Johann Widmer und Michele Romagnolo betreffend Verkehrsunfälle im Gebiet um den Hauptbahnhof, Art der Unfälle, prozentualer Anteil der Geschwindigkeit als hauptsächliche Unfallursache, alternative Massnahmen zu Tempo 30, Auswirkungen der Temporeduktion auf den Verkehr und Konsultation der betroffenen Branchen und des Kantons sowie Abstimmung der Massnahme mit der Planung «Stadtraum Hauptbahnhof 2050»

Am 29. Oktober 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Derek Richter, Johann Widmer und Michele Romagnolo (alle SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/510, ein:

Am 22. Oktober 2025 veröffentlichte das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich unter dem Titel «Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30 um den Hauptbahnhof». Darin wird angegeben, dass sich in den letzten fünf Jahren im Gebiet um den Hauptbahnhof mehr als 700 Verkehrsunfälle ereignet haben.

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

1. Welcher Art waren diese Unfälle? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung getrennt in Jahre und Art der Unfälle.
2. Zu welchem Prozentsatz war die Geschwindigkeit des MIV jeweils als die hauptursächliche Unfallursache und weshalb fehlen in der Mitteilung Belege für ein offensichtliches Sicherheitsproblem?
3. Wurden alternativen Massnahmen (z. B. gezielte Polizeikontrollen, Beleuchtung oder Verkehrsführungen ohne Geschwindigkeitslimits, etc.) wurden geprüft? Falls nicht, aus welchem Grund?
4. Ist geplant, durch die Temporeduktion Mehreinnahmen aus Bussgeldern zu erzielen?
5. Wie wirkt sich die Tempo-30-Zone um den Hauptbahnhof auf den Individual- wie auch den öffentlichen Verkehr aus, insbesondere auf den gewerblichen Verkehr und die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus? Existieren Schätzungen zu zusätzlichen Verzögerungen bei öffentlichem oder Individualverkehr?
6. Wurde die Öffentlichkeit oder betroffene Branchen (z. B. Taxi-Unternehmen, Gewerbevereinigungen, Logistikfirmen etc.) vorab konsultiert? Falls nein, weshalb nicht?
7. Wurde der Kanton Zürich als Inhaber eines Grossteils der von dieser Massnahme betroffenen Strassen vorab konsultiert? Falls nein, weshalb nicht?
8. Nahezu alle Fussgängerstreifen in diesem Gebiet sind mit Lichtsignalanlagen (LSAs) versehen, trotzdem passieren offensichtlich sehr viele Unfälle. Korreliert die hohe Anzahl der LSAs mit der hohen Zahl an Unfällen?
9. Wurde diese Massnahme mit der Planung «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» abgestimmt? Falls nein, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Innenstadt von Zürich rund um den Hauptbahnhof ist von starkem und entsprechend dichtem Verkehrsaufkommen geprägt, das sich aus allen Formen der städtischen Mobilität zusammensetzt, vom Fussverkehr – insbesondere starke Pendlerströme – über die Mikromobilität



(z. B. Velos, E-Bikes, E-Trottinets) und zahlreichen Personenwagen bis hin zum leichten und schweren Güterverkehr (z. B. Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper) sowie dem öffentlichen Verkehr in Bussen und Trams. Die genannten Formen der Mobilität unterscheiden sich stark bezüglich ihrer Geschwindigkeit, ihres Gewichts und ihrer Schutzwirkung für Menschen. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte sind Konflikte zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen sehr wahrscheinlich, was die vorliegenden Zahlen mit rund 150 bekannten Unfällen pro Jahr deutlich belegen. Dazu kommt eine hohe Dunkelziffer unbekannter Grösse. Für die leichteren, langsameren und ungeschützteren Formen der Mobilität sind die Folgen dieser Konflikte in der Regel gravierend, da bei der Kollision hohe Energien freigesetzt werden können, die aus Masse und Geschwindigkeit der Beteiligten resultieren. Eine Reduktion der Geschwindigkeit kann sowohl die Unfallschwere als auch die Unfallwahrscheinlichkeit reduzieren, da sich Reaktions- und Bremswege verkürzen. Es ist daher unvermeidlich, dass sich durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht. Eine Studie mit den Daten 40 europäischer Städte hat 2024 gezeigt, dass die Zahl der Verunfallten nach der Einführung von 30 km/h statt 50 km/h um rund einen Drittel zurückgeht: [Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe](#).

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Welcher Art waren diese Unfälle? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung getrennt in Jahre und Art der Unfälle.

In der offiziellen Verkehrsunfallstatistik werden die sogenannten Unfalltypen genannt, mit der die Art des Unfalls beschrieben wird, z. B. Selbstunfall, Auffahrunfall, Abbiegeunfall. Die Art der Unfälle in der gewünschten tabellarischen Form kann den Unterlagen zu den publizierten Verkehrsvorschriften für jeden einzelnen Strassenabschnitt entnommen werden. Ebenfalls in den Unterlagen zu den Verkehrsvorschriften enthalten sind die betreffenden Unfallkarten, auf denen die geografische Verteilung der Unfalltypen auf jedem Strassenabschnitt ablesbar ist. Alle Unterlagen können der amtlichen Mitteilung zu den Verkehrsvorschriften entnommen werden: [Amtliche Mitteilung | Stadt Zürich](#).

Frage 2

Zu welchem Prozentsatz war die Geschwindigkeit des MIV jeweils als die hauptursächliche Unfallursache und weshalb fehlen in der Mitteilung Belege für ein offensichtliches Sicherheitsproblem?

Verkehrsunfälle entstehen grundsätzlich multikausal, d. h. sie haben in der Regel mehrere Ursachen, die in Kombination wirken. Zum Beispiel kommt es in der Regel zu Auffahrunfällen, wenn sowohl der Abstand zwischen den Fahrzeugen zu gering, die gefahrene Geschwindigkeit unangemessen hoch und Fahrzeuglenkende abgelenkt sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat starken Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit und damit auf das Unfallgeschehen, sowohl auf die Wahrscheinlichkeit von Unfällen als auch auf die Unfallschwere. Mit zunehmender Geschwindigkeit verlängern sich zum einen Reaktions- und Bremsweg, zum anderen erhöht sich die beim Unfall freigesetzte Energie und damit die Schwere der Schäden.



3/5

für Sachen und Personen. Der prozentuale Anteil der Geschwindigkeit an der Unfallursache wird in der offiziellen Verkehrsunfallstatistik nicht ausgewiesen.

Das bestehende Sicherheitsproblem oder Defizit an Verkehrssicherheit ist in den Unterlagen zu den publizierten Verkehrsvorschriften anhand der Unfallzahlen, Unfallkarten und Unfallschwerpunkten für jeden Strassenabschnitt detailliert dokumentiert. Diese Belege in der Medienmitteilung aufzulisten, hätte die Medienmitteilung zu lang und unleserlich gemacht. Alle Unterlagen können der amtlichen Mitteilung zu den Verkehrsvorschriften entnommen werden: [Amtliche Mitteilung | Stadt Zürich](#).

Frage 3

Wurden alternativen Massnahmen (z. B. gezielte Polizeikontrollen, Beleuchtung oder Verkehrsführungen ohne Geschwindigkeitslimits, etc.) wurden geprüft? Falls nicht, aus welchem Grund?

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen der Stadt grundsätzlich Massnahmen aus den Bereichen der Infrastruktur (z. B. verkehrliche Anordnungen), der Schulung und Sensibilisierung (z. B. Kampagnen) sowie der Kontrolle und Ahndung (z. B. Geschwindigkeitskontrollen) zur Verfügung, deren Einsatz situationsspezifisch geprüft wird. Massnahmen in den beiden letzteren Bereichen zeigen in der Regel nur begrenzte nachhaltige Wirkung. Geschwindigkeitskontrollen wirken nur unmittelbar an der betreffenden Örtlichkeit, aber kaum darüber hinaus. Mit Schulung und Sensibilisierung erreicht man meist nur eine Teilgruppe aller Verkehrsteilnehmenden. Anpassungen im Betrieb der Infrastruktur wie z. B. die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wirken dagegen weiträumig innerhalb ihres Geltungsbereichs und erreichen alle Personen, die in diesem Bereich ein Fahrzeug lenken. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zeigt somit die grösste Wirkung aller verfügbaren Massnahmen auf die gewünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Frage 4

Ist geplant, durch die Temporeduktion Mehreinnahmen aus Bussgeldern zu erzielen?

Die Stadt führt Geschwindigkeitskontrollen ausschliesslich mit dem Ziel durch, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Kontrollpunkte werden deshalb datenbasiert definiert, entweder aufgrund von Unfallhäufungen im Zusammenhang mit nicht angepasster Geschwindigkeit, aufgrund von Messungen, die eine hohe Übertretungsquote aufzeigen oder aufgrund von Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit zu wahrgenommenen Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Falls aus diesen Daten hervorgeht, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, können polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen zum Einsatz kommen. Die Stadtpolizei Zürich betreibt automatische Verkehrskontrollanlagen, die als eine Massnahme zur Verkehrsberuhigung, zur Verkehrsunfallprävention und zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender eingesetzt werden können. Die Verkehrskontrolle ist kein Mittel zur Geldbeschaffung, sondern eine polizeiliche Aufgabe gemäss Art. 3 Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV, SR 741.013).



4/5

Frage 5

Wie wirkt sich die Tempo-30-Zone um den Hauptbahnhof auf den Individual- wie auch den öffentlichen Verkehr aus, insbesondere auf den gewerblichen Verkehr und die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus? Existieren Schätzungen zu zusätzlichen Verzögerungen bei öffentlichem oder Individualverkehr?

Bezüglich der Anordnung einer Tempo-30-Zone um den Hauptbahnhof sind Neubeurteilungsverfahren pendent, weshalb dem Entscheid nicht vorgegriffen werden darf.

Frage 6

Wurde die Öffentlichkeit oder betroffene Branchen (z. B. Taxi-Unternehmen, Gewerbevereinigungen, Logistikfirmen etc.) vorab konsultiert? Falls nein, weshalb nicht?

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) und die Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) sehen bei Verkehrsanordnungen – anders als bei Strassenbauprojekten nach § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) – keine Mitwirkung der Bevölkerung vor, wobei im Rahmen des Neubeurteilungsentscheids noch zu prüfen sein wird, ob dieser Grundsatz auch im vorliegenden Fall gilt.

Frage 7

Wurde der Kanton Zürich als Inhaber eines Grossteils der von dieser Massnahme betroffenen Strassen vorab konsultiert? Falls nein, weshalb nicht?

Die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen liegt gemäss der kantonalen Signalisationsverordnung bei der Stadt Zürich. Eine Zustimmung der Kantonspolizei ist nur notwendig, wenn die geplante Verkehrsanordnung den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen könnte, was vorliegend nicht der Fall ist. Wie bereits in der Antwort zur Frage 5 festgehalten, bleibt die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strassen gewährleistet.

Frage 8

Nahezu alle Fussgängerstreifen in diesem Gebiet sind mit Lichtsignalanlagen (LSAs) versehen, trotzdem passieren offensichtlich sehr viele Unfälle. Korreliert die hohe Anzahl der LSAs mit der hohen Zahl an Unfällen?

Lichtsignalanlagen regeln den Strassenverkehr und senken im Falle ihrer Beachtung massgeblich die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen zwischen Verkehrsteilnehmenden. In der Regel sind die Grünphasen der Verkehrsströme zeitlich vollständig getrennt, sodass es nur noch durch Missachtung des Rotlichts zu Kollisionen kommen kann. In Ausnahmefällen teilen sich zueinander in Konflikt stehende Verkehrsströme Grünphasen, um die notwendige Gesamtverkehrsleistung einer Verzweigung zu gewährleisten. Ein Beispiel dafür ist der geregelte Grünkonflikt zwischen dem rechtsabbiegenden Fahrverkehr von der Bahnhofbrücke auf den Bahnhofquai und dem starken Fussverkehrsstrom über den Bahnhofquai zwischen Hauptbahnhof und Central. Konfliktschaltungen dieser Art können auch an Lichtsignalanlagen zu Verkehrsunfällen führen. Lichtsignalanlagen haben in der Regel also eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit, jedoch sind Verkehrsunfälle auch an Lichtsignalanlagen nicht vollkommen ausgeschlossen, wenn sie Konfliktschaltungen aufweisen oder das Rotlicht missachtet wird. Eine allfällige Korrelation zwischen der Zahl der Lichtsignalanlagen und der Unfallzahl



5/5

müsste daher negativ sein. Je mehr Lichtsignalanlagen im Einsatz sind, desto weniger Verkehrsunfälle sind zu erwarten.

Frage 9

**Wurde diese Massnahme mit der Planung «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» abgestimmt?
Falls nein, weshalb nicht?**

Die Geschwindigkeitsreduktion zugunsten der Verkehrssicherheit steht nicht in direktem Zusammenhang mit dem Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050. Sie unterstützt aber die Ziele der strategischen Planung, einen sicheren und zugänglichen Stadtraum rund um den Hauptbahnhof zu schaffen.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter