



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 152. Ratssitzung vom 3. September 2025

5011. 2024/150

Postulat von Michele Romagnolo (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und Yves Peier (SVP) vom 03.04.2024:

Nachrüstung der alten Trams mit einem Fallgatter und Spoiler

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Michele Romagnolo (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3062/2024): Fallgitter, die schon einmal bei Trams eingebaut waren und aus unerklärlichen Gründen nicht mehr vorhanden sind, sollen mehr Sicherheit gewährleisten. In den Zeitungen steht: «Die Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) vermelden so viele tödliche Unfälle wie seit Jahren nicht mehr.» Stadtrat (STR) Michael Baumer, wie kann man ein solches Postulat ablehnen, wenn Sie schon wissen, dass die Stadt Zürich ein Problem mit Trams hat? Es geht um Menschenleben – da sollte man alles unternehmen, um Unfallrisiken zu minimieren und nicht abwarten, bis es wieder einen Toten gibt. In den letzten Jahren sind viele Unfälle mit Schwerverletzten und leider sogar mit Toten passiert. Laut Unfallstatistik der VBZ sind die Unfälle mit Körper- und Schwerverletzten von 428 im Jahr 2020 auf 675 im Jahr 2023 gestiegen. Das ist eine Zunahme von 58 Prozent. Im Jahr 2024 verzeichneten die VBZ eine Zunahme von 51 Fällen. Darunter sind sechs Tote. Und im Jahr 2025 sieht die Situation nicht besser aus. Die geltende Gesetzgebung, Artikel 50 Absatz 2 der Eisenbahnverordnung, besagt, dass «Zugkompositionen mit Bahnräumen ausgerüstet» sein müssen. Sie präzisiert zu Strassenbahnen: «An der Spitze von Strassenbahnzügen sind anstelle der Bahnräume Schutzvorrichtungen anzubringen, die verhindern, dass Personen überfahren werden können.» Die Bevölkerung verlangt von Ihnen, dass Sie handeln, damit weitere Unfälle verhindert werden. Jeder Unfall ist einer zu viele. Vor allem bei alten Trams, die vorne ziemlich offen sind und keine Schutzvorrichtungen haben, muss gehandelt werden. Auch bei den neuen Niederflurtrams hat es genügend Platz, dass eine Person sich schwere Verletzungen zuziehen kann. Beim Cobra-Tram sieht es nicht besser aus: Sie verfügen über keine Schutzvorrichtungen und die runde Schnauze ist relativ hoch; vom unteren Teil des Spoilers bis zu den Schienen sind es 27 Zentimeter. Damit ist das Überfahren einer Person möglich. Mit dem geforderten System ist eine Umrüstung schnell und kostengünstig zu realisieren. Hinter der vorderen Kopplung würde eine Stange in Trambreite montiert. Wenn ein Ge-



genstand oder eine Person auf diese Stange einwirkt, würde der Mechanismus ausgelöst: Wie bei einer Schneeschaukel würde die Person aufgefangen und vor dem Tram bis zum Stillstand hergeschoben.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: Das Jahr 2024 war bezüglich Unfallstatistik ein schwarzes Jahr für die VBZ. In einer Woche kam es zu drei tödlichen Unfällen – daraufhin wurde dieses Postulat eingereicht. Das hat uns alle betroffen gemacht. Dabei handelt es sich um keine Floskel; ich habe auch schon jemanden aus meinem Umfeld bei einem solchen Unfall verloren. Für das Fahrpersonal ist es keine einfache Situation, geschweige denn für die Angehörigen der Verunfallten. Wir nehmen die Sicherheit nicht auf die leichte Schulter. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ist nur gut, wenn er sicher ist – für die Passagiere, aber natürlich auch für die Fahrzeuge. Der Verkehrsalltag in unserer Stadt ist hektischer geworden. Immer mehr Verkehrsformen wie E-Trottinette und E-Bikes sind unterwegs und die Fussgänger sind immer stärker abgelenkt. Unser Fahrpersonal muss in diesen hektischen Situationen bereit sein, zu reagieren. Einerseits muss immer wieder betont werden, dass das Tram Vortritt hat. Es verfügt über ein hohes Gewicht und damit einen dreimal längeren Bremsweg als ein Auto. Wir prüfen bei jedem Unfall, wo die Ursache lag, was verbessert und verhindert werden kann. Weshalb lehnt der Stadtrat diesen Vorstoss ab? Die Anbringung eines Fallgatters bei älteren Trams wurde bereits geprüft und das Resultat der Kommission mehrfach dargelegt. Die alten Trams 2000 besitzen bereits Fallgatter. Anders als im Postulatstext insinuiert, werden diese automatisch ausgelöst, wenn jemand oder etwas unter das Fahrzeug gerät. Funktionieren die Fallgatter nicht, dürfen die Trams nicht eingesetzt werden. Bei den Trams Cobra und Flexity sind die Frontpartien anders gestaltet, sodass jemand, der in Kontakt kommt, weggeschleudert wird. Auch beim Tram 2000 ist dies normalerweise der Fall. Die sechs tödlichen Unfälle im letzten Jahr hätten durch ein Fallgatter nicht verhindert werden können – insbesondere, weil das involvierte Tram 2000 bereits welche hat. Wir müssen auf andere Art dafür sorgen, dass die Verkehrsträger getrennt werden. Wir müssen darauf achten, dass sich die Leute bewusst sind, dass sie ihre Aufmerksamkeit auf die Trams richten müssen. Und wir müssen neue Lösungen testen. Mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und Alstom testen wir bspw. eine Art Airbag für Leute ausserhalb des Trams. Uns ist die Sicherheit oberstes Gebot. Wir machen alles, um schlimme oder tödliche Unfälle zu verhindern. Aber nochmals etwas zu prüfen, was schon existiert, ist administrativer Leerlauf.

Weitere Wortmeldungen:

Tom Cassee (SP): Vielleicht kommt jetzt der Moment, in dem die SVP anfängt, sich für die Fussgänger*innen, Velofahrer*innen und Nutzer*innen des ÖV zu engagieren. Das würde uns sehr freuen. Das SVP-Postulat bietet eine gute Gelegenheit, um die super Arbeit unserer Trampilot*innen zu loben. Sie machen einen grossartigen Job und haben extrem viel Stress. Gerade auch für sie ist es sehr wichtig, dass es zu keinen schlimmen



Unfällen kommt. Es ist ihrer guten Arbeit zu verdanken, dass wir im Jahr 2025 noch keine Unfälle mit tödlichen Folgen verzeichnen mussten. Wir hoffen, dass es so bleibt. Die VBZ wird weiterhin an innovativen Lösungen arbeiten, damit der ÖV noch sicherer wird. Die getesteten Tram-Airbags werden bald serienmässig produziert. Es gibt drei wichtige Gründe, warum die Forderungen dieses Postulats nicht zu mehr Sicherheit führen. STR Michael Baumer hat auf einige davon bereits hingewiesen. Die Nachrüstung der Flotte wäre möglich, würde aber nicht zu mehr Sicherheit führen, weil die Trams der neuen Generation so gebaut sind, dass im Kollisionsfall beteiligte Personen vom Fahrzeug weggeschleudert werden. Ein Fallgatter würde daher keinen Mehrwert bieten. Zweitens verfügen die Flexity-Trams über einen sogenannten Überlebensraum unterhalb des Fahrzeugs. Dieser kann Personen, die unter das Tram geraten, vor schlimmsten Verletzungen schützen. Ein Fallgatter würde da nicht zu mehr Sicherheit führen. Die VBZ setzen auf andere Massnahmen. Weil Leute mit Kopfhörern nichts hören, werden Warnlichter eingesetzt. Die SP wird das Postulat ablehnen, da es nicht zu mehr Sicherheit führt.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Das Postulat der SVP ist nicht zu 100 Prozent durchdacht. Wir sprechen nicht von den alten Trams, die schon über Fallgitter verfügen. Bei neueren Trams könnten sinnvolle Lösungen und Schutzmechanismen installiert werden. STR Michael Baumer hebt den Vortritt der Trams hervor. Das nützt jedoch nichts, wenn es zu einem Unfall kommt. Wir müssen nicht über Vortritt und Ablenkung sprechen, sondern dafür sorgen, dass wir die Unfallzahlen generell minimieren können. Darum sollten wir uns überlegen, ob das Postulat nicht in neutraler Form eingereicht werden könnte: dass alle Trams durch technische Möglichkeiten sicherer gemacht werden sollen. Nichtsdestotrotz unterstützt die Die Mitte/EVP-Fraktion das Postulat, weil die Grundidee nicht falsch ist. Es geht darum, Fussgängerinnen, Fussgänger und ÖV-Nutzende zu schützen.

Guy Krayenbühl (GLP): Wir müssen das Thema etwas breiter sehen; denken Sie bspw. an das Märli-Tram. Wahrscheinlich kann weitestgehend nichts mehr gemacht werden, aber die Stossrichtung des Vorstosses ist gut. Vielleicht müssen wir es nicht am Fallgitter oder den Spoilern festmachen. Ich glaube, das ist der Grundgedanke des SVP-Postulats. Darum unterstützen wir es im Sinn eines Prüfungsauftrags.

Martina Zürcher (FDP): Wir schliessen uns dem Stadtrat und anderen Rednern an: Der Prüfungsauftrag wurde erfüllt, weshalb wir ihn nicht nochmals in Auftrag geben. STR Michael Baumer hat ausgeführt, woran gearbeitet wird. Deshalb braucht es das Postulat nicht, auch wenn wir für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sind.

Das Postulat wird mit 38 gegen 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



4 / 4

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat