

Tramunfall in Oerlikon – drei Personen mittelschwer verletzt

Beim Stern in Oerlikon ist es am Montag zu einer Kollision zwischen zwei Trams gekommen. Durch die Kollision wurden drei Personen mittelschwer verletzt, darunter die beiden Trampiloten.



https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/medienmitteilungen/2025/09/tramkollision_imkreis11.html

Bilder 20min. Keine Altersangaben.



Am Sternen Oerlikon hat sich am Montag eine heftige Kollision ereignet. 20min/News-Scout

Am Montag sind beim Sternen Oerlikon zwei [Trams der Linien 11 und 14](#) miteinander kollidiert. Wie die Stadtpolizei Zürich am Montagnachmittag informiert, fuhr kurz vor 13 Uhr ein Tram der Linie 11 auf der Schaffhauserstrasse in Richtung Messe Hallenstadion. Zur gleichen Zeit war ein Tram der Linie 14 auf der Schaffhauserstrasse in Richtung stadteinwärts unterwegs. Auf Höhe der Tramhaltestelle Sternen Oerlikon kollidierten die beiden Trams miteinander, wodurch beide Tramkompositionen entgleisten.

Dabei verletzten sich die beiden Trampiloten und eine Passagierin mittelschwer und mussten mit der Sanität von Schutz & Rettung Zürich in ein Spital gebracht werden. Eine weitere Passagierin zog sich leichte Verletzungen zu und konnte ambulant vor Ort versorgt werden. Der genaue Unfallhergang sei noch unklar und Gegenstand laufender Ermittlungen. Für eine umfassende fotografische, massliche und materielle Beweissicherung wurden Spezialistinnen und Spezialisten des Unfalltechnischen Dienstes der Stadtpolizei Zürich aufgeboden. Die Stadtpolizei Zürich wurde im Einsatz von mehreren städtischen Partnerorganisationen, sowie der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST unterstützt.

Die VBZ teilen mit, dass es aufgrund des Unfalls zu Verspätungen und Unterbrüchen auf dem ÖV-Netz kommt. So bedient die Linie 11 nur die Strecke Rehalp und Bahnhof Oerlikon. Die Linie 14 bedient die Strecke Triemli - Milchbuck. Die Linien 61 und 62 verkehren zwischen Oberwiesenstrasse und Messe Hallenstadion in beiden Richtungen über Max-Bill-Platz. Die Linie 75 verkehrt zwischen Max-Bill-Platz und Messe Friedackerstrasse in beiden Richtungen über die Dörflistrasse.

<https://www.20min.ch/story/zuerich-heftiger-tramunfall-in-oerlikon-eine-person-verletzt-103415582>

Elektrosmog im Unfallablauf

Die Kreuzung ist nicht mit Lichtsignalen geregelt, es gilt vermutlich Rechtsvortritt oder je eine spezifische Regelung / Absprache zwischen den Tramlenkenden.

Die VBZ wurden angefragt zu solchen Dienstvorschriften, reagierten aber nicht.

Anfrage an die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST info@sust.admin.ch :

Ich untersuche Unfälle in Bezug auf Elektrosmog. Dabei interessieren mich natürlich die Untersuchungen der SUST sehr. Beispielsweise ein Tramunfall in Bern wurde letztes Jahr mit zahlreichen interessierenden Details publiziert. Bei den Unfällen von **Zürich** in diesem Jahr ist mir nicht möglich, eine korrekte Sucheingabe auf Ihrer Seite vorzunehmen, die Datumsmaske springt bei der Eingabe des Endzeitraums auf den 1.1.25 zurück. Somit weiss ich nicht, ob dazu überhaupt eine Untersuchung eröffnet wurde. Ich bitte Sie um eine Angabe, wie die Tramunfälle von Zürich bearbeitet werden.

Die Anfrage wurde im damaligen Zeitraum nicht beantwortet.

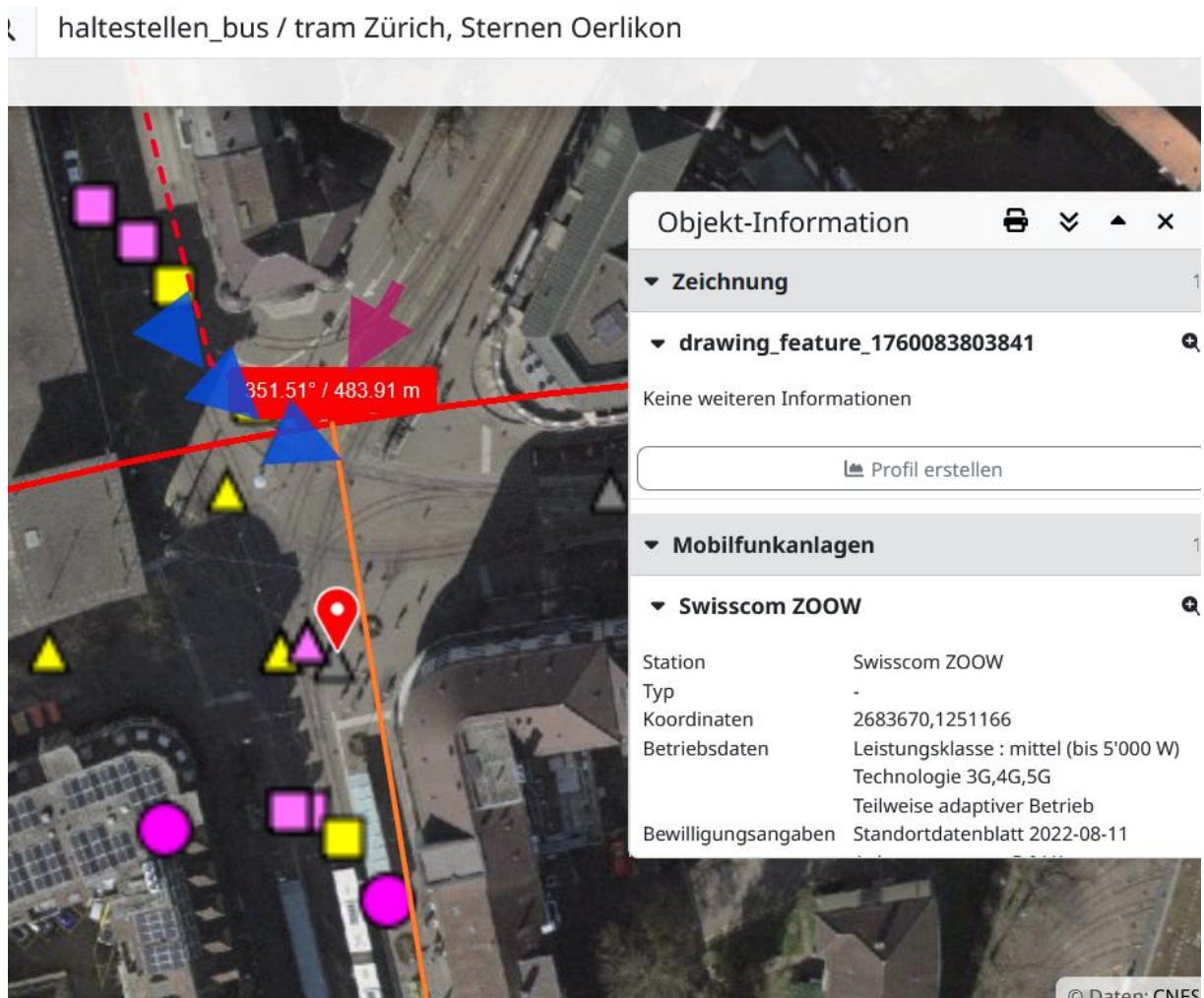
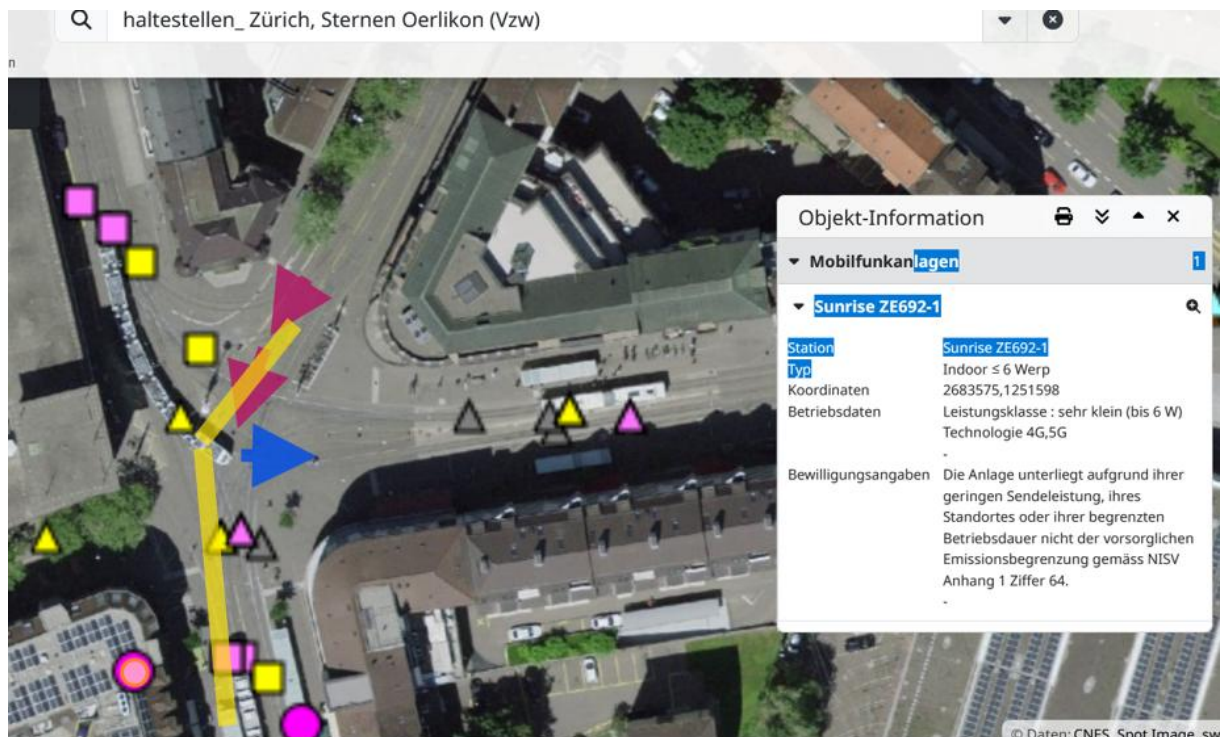
Die Ausgangslage muss lokal gemessen werden, alle nahen Sender seien sehr klein (s. oben).

Wetterbedingungen am Unfalltag waren **sehr klar und sehr trocken** / Strahlung hoch

Eine lokale Messung erfolgte am 9.10.2025 um 15:30

Eine Reflexion am - Sekunden später angefahrenen - Tram ist wahrscheinlich, die Antenne 2 von Swisscom ist adaptiv und verstärkt beim Erscheinen der Trams ihre Leistung:

Antenne 1 sei sehr klein.





Strahlt ein, SR 300°

Messung von unten, somit der Fahrriktion des mutmasslich verursachenden Tramlenkers



Anfahrtstrecke des 14ers. Kurz vor Kollision



Das Tram von rechts ist immer sehr langsam.

Ca. 15 m vor der Kollision hier ist das angefahrne Tram bereits mit dem Fahrerstand auf der Kreuzung



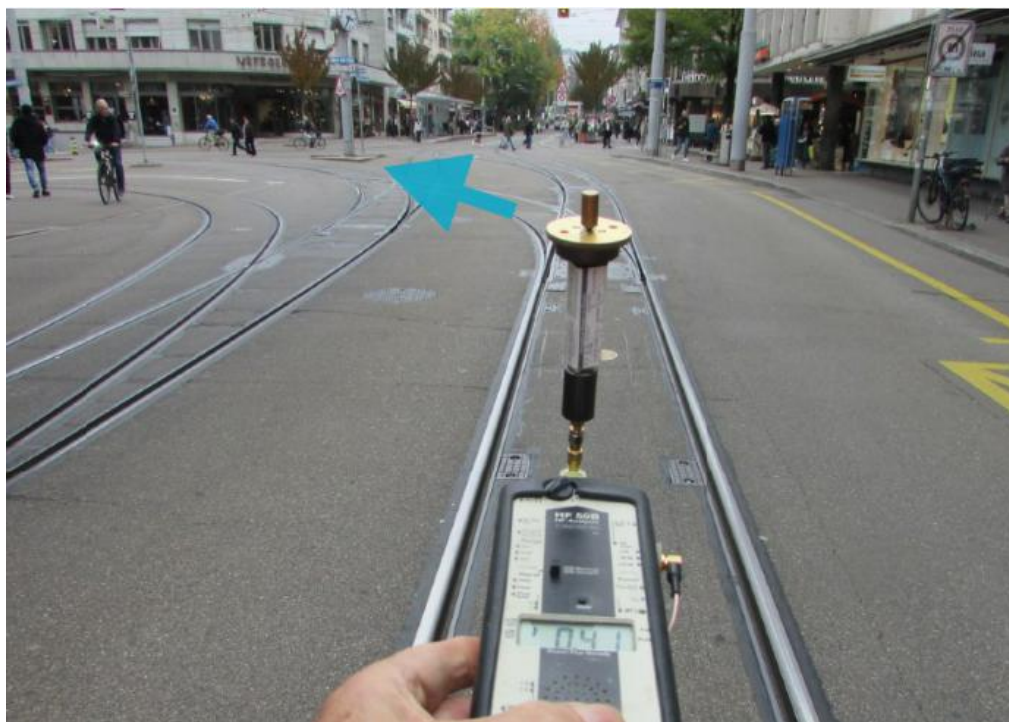
Messung mit einem einzelnen heranfahrenden 14er ohne weiteren Verkehr





Hier erfolgt eine Steigerung nach Verlassen des Funkschattens – der -adaptive Sender liefert wieder ohne Abschirmung durch das Tram.

Anfahrt des 11ers. Das Tram überfährt hier mehrere Schienenkreuzungen und ist darum wie erwähnt sehr langsam.



Hier entsteht mit einem Gegen-tram in der Schaffhauserstrasse eine starke Leistungssteigerung des Senders frontal



Eine Reflexion am gerundeten Cockpit muss aufgrund der Winkel einen Teil dieser hohen Belastung auf den von links unten heranfahrenden Lenker leiten.

bus / tram Zürich, Sternen Oerlikon

Objekt-Information

Zeichnung

drawing_feature_1760250842510

Keine weiteren Informationen

Profil erstellen

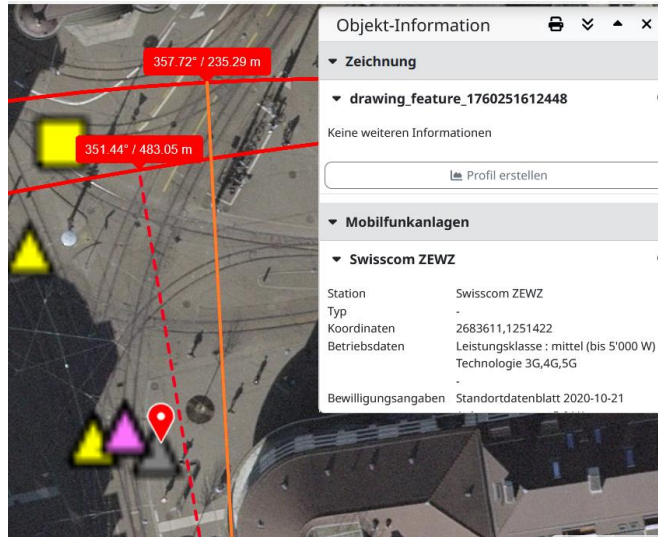
Mobilfunkanlagen

Swisscom ZOOW

Station	Swisscom ZOOW
Typ	-
Koordinaten	2683670,1251166
Betriebsdaten	Leistungsklasse : mittel (bis 5'000 W) Technologie 3G,4G,5G Teilweise adaptiver Betrieb
Bewilligungsangaben	Standortdatenblatt 2022-08-11

Der Sender hat SR 60°,180° und 300°, eine Randzone

Zürich Oerlikonerstr. 98	5G	Swisscom 3649.98 MHz	2683670	1251166	150 60°
Zürich Oerlikonerstr. 98	5G	Swisscom 3649.98 MHz	2683670	1251166	299 300°



Strahlt ebenso ein, vor allem auf das mutmasslich verursachende Tram von unten.

Für eine deutlich genauere Aussage müsste eine Messfahrt mit den im Umkreis von 200m beteiligten Fahrzeugen im Unfall-Sektor wiederholt werden.

Die Belastung des Lenkers von unten beträgt mindestens **0.53 mW/m²**, durch die beschriebene Reflexion am angefahrenen Tram bei der verpassten Bremsung **deutlich mehr**.

Eine solche Messung müsste gezielt und koordiniert durch die VBZ erfolgen. Die VBZ hat auf eine Anfrage der Vortrittsregeln allerdings nicht geantwortet – hat kein Interesse an dieser Fragestellung.

Bis der Sust-Bericht vorliegt, dürfte mindestens ein halbes Jahr verstreichen. Unfalluntersuchungsstelle wurde im Unfallzeitraum angefragt, warum in ZH seit einiger Zeit keine offiziellen SUST-Berichte mehr erstellt und publiziert werden:

«Die Ferienzeit hat zu einer verzögerten Antwort geführt. Bitte um Entschuldigung. Die Vorabklärungen zum Tramunfall in Zürich Oerlikon vom 15. September 2025 sind noch nicht abgeschlossen. Erst mit den noch ausstehenden Informationen wird die SUST entscheiden können, inwiefern eine Untersuchung eröffnet wird. Sollte dies eintreffen, wird Anfang November der Vorbericht dazu veröffentlicht. Sollte bis Ende November kein Vorbericht veröffentlicht worden sein, sieht die SUST kein Präventionspotential und hat keine Untersuchung eröffnet.

Freundliche Grüsse Markus Lüthi

Untersuchungsleiter Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST Bereich Bahnen und Schiffe
Zürcherstrasse 6, 8952 Schlieren Tel. +41 58 461 19 70 markus.luethi@sust.admin.ch www.sust.admin.ch

Die SUST hat am 30.06.2026 den Untersuchungsbericht veröffentlicht:

https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2025091501_Zuerich_VB_D.pdf

«Ursache ist ein medizinisches Problem des von unten kommenden (Cobra)-Tramlenkers.»

Die obigen Darstellungen (negative Interaktion Funktechnik / Mensch) sind somit bestätigt.

Die SUST beschreibt in diesem Bericht 5 verwandte Strassenbahnunfälle, die hier folgen:

2.12.2 Entgleisung einer Strassenbahn in Oslo am 29. Oktober 2024

Am 29. Oktober 2024 entgleiste in Oslo eine Strassenbahn und prallte in ein Geschäft. Die Entgleisung der Strassenbahn war auf das Befahren einer auf Ablenkung stehenden Weiche mit überhöhter Geschwindigkeit zurückzuführen. Die überhöhte Geschwindigkeit wurde durch die Bewusstlosigkeit des Triebfahrzeugführers verursacht, welche die Folge einer akuten Erkrankung war. Unmittelbar nach dem Bewusstseinsverlust brachte der Fahrer den Fahrschalter in eine Stellung zur Beschleunigung.

Die Sicherheitssteuerung hatte die Strassenbahn nicht vorher zum Stillstand gebracht, weil das Zeitfenster für deren Ansprechen erst unmittelbar nach der Entgleisung endete und die Zwangsbremse dadurch erst dann eintrat, als die Strassenbahn bereits in das Geschäft rollte

2.12.3 Entgleisung einer Strassenbahn in Göteborg am 20. Juni 2025

Nach bisher bekannten Erkenntnissen hatte der Triebfahrzeugführer aufgrund einer medizinischen Beeinträchtigung zuvor das Bewusstsein verloren. Ein definitiver Schlussbericht steht noch aus.

2.12.4 Entgleisung einer Strassenbahn in München am 29. Oktober 2025

Am 29. Oktober 2025 entgleiste in München eine Strassenbahn und prallte in eine Haltestelle. Die Entgleisung der Strassenbahn war auf das Befahren einer Kurve mit überhöhter Geschwindigkeit zurückzuführen. Nach bisher bekannten Erkenntnissen hatte der Triebfahrzeugführer aufgrund einer medizinischen Beeinträchtigung zuvor das Bewusstsein verloren. Ein definitiver Schlussbericht steht noch aus.

2.12.5 Entgleisung einer Strassenbahn in Mailand am 27. Februar 2026

Am 27. Februar 2026 entgleiste in Mailand eine Strassenbahn und prallte in ein Gebäude. Die Entgleisung der Strassenbahn war auf das Befahren einer Kurve mit überhöhter Geschwindigkeit zurückzuführen. Nach bisher bekannten Erkenntnissen hatte der Triebfahrzeugführer aufgrund einer medizinischen Beeinträchtigung zuvor das Bewusstsein verloren. Ein definitiver Schlussbericht steht noch aus

Einschub: Diese Fälle wurden vom Untersuchenden unter den folgenden angegebenen Links bereits bearbeitet:

Bern vom 1.2.2024 https://www.hansuelistettler.ch/images/9013_Bern_01.02.2024.pdf

Göteborg vom 20.06.2024

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/G%C3%B6teborg_20.06.2025.pdf

Oslo vom 29.10.2024

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Oslo_28.10.2024.pdf

München vom 29.10.2025

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Muenchen_23.10.2025.pdf

Mailand vom 27.02.2026

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Milano_27.02.2026_it.pdf

Mehrere weitere Tram-Unfälle sind ebenso bearbeitet:

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Berlin_02.06.2026.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Stuttgart-Wangen_23.02.2024_.pdf

Und ergänzend zu den schweizerischen - auch viele internationale medizinisch bedingte Busunfälle:

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Hamburg_Barmbek_Nord_26.03.2026.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/M%C3%BCnchen_31.01.2026.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Stockholm_14.11.2025.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Mestre_03.10.2023.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Hamburg-Bergedorf_13.5.2020.pdf

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Forth_24.04.2019.pdf

4.1.4 Menschliche Aspekte

Die Triebfahrzeugführer waren befähigt, ihre Tätigkeiten auszuüben. Ein medizinisch bedingter Kontrollverlust verunmöglichte es dem Triebfahrzeugführer des Cobra-Trams, die Kollision zu verhindern. Die medizinische Beeinträchtigung, die sich beim Ereignis offenbarte, war zuvor nicht bekannt.

4.1.5 Weitere Aspekte

Bei weiteren bekannten Ereignissen, bei denen eine medizinische Beeinträchtigung auftrat, hatte die vorhandene Sicherheitssteuerung den Unfall nicht verhindern können. Heute gibt es Systeme auf dem Markt, die die Aufmerksamkeit über Auswertungen zum Lenkverhalten, über die Fahrdauer und oft auch über Augenbewegungen analysieren und gegebenenfalls automatisiert eingreifen.

4.2 Ursachen

Die Kollision von zwei Trams vom 15. September 2025 in Zürich ist auf das Nichtbeachten des Rechtsvortritts des Flexity-Trams vor dem Cobra-Tram nach Kontrollverlust infolge einer medizinischen Beeinträchtigung des Triebfahrzeugführers des Cobra-Trams zurückzuführen.

Der folgende systemische Faktor hat die Entstehung des Unfalls begünstigt: Das Cobra-Tram verfügte über keine Sicherheitssteuerung, die bei Handlungsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers die Fahrt hätte stoppen können.

5.1.1 Aufmerksamkeitsassistent bei Trams

5.1.1.1 Sicherheitsdefizit

Beim Zusammenstoss zweier Trams am 15. September 2025 sowie bei mehreren weiteren bekannten Tramereignissen führte eine medizinische Beeinträchtigung des Triebfahrzeugführers zu einem Unfall. Bei anderen Ereignissen vorhandene Sicherheitssteuerungen konnten nicht rechtzeitig Einfluss auf den Ereignisablauf nehmen. Trotz Kontrollverlust führten die betroffenen Triebfahrzeugführer, ohne bewusst darüber nachdenken zu können, weiterhin routinemässige bzw. fertigkeitsbasierte Handlungen aus.

5.1.1.2 Sicherheitsempfehlung Nr. 213

Das BAV sollte prüfen, ob Trams zusätzlich zur heutigen Sicherheitssteuerung über ein System verfügen müssen, das das Verhalten und die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführenden überwacht und gegebenenfalls zur Auslösung einer Schnellbremsung führt.

5.2 Sicherheitshinweise

Keine

5.3 Seit dem Unfall getroffene Massnahmen

Die der SUST bekannten Massnahmen werden im Folgenden kommentarlos aufgeführt.

Die VBZ prüfen, im Rahmen der kommenden, umfassenden technischen Revision die gesamte Flotte an Cobra-Trams mit einer Sicherheitssteuerung nachzurüsten.

https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2025091501_Zuerich_SB_D.pdf

Fazit:

Die SUST bestätigt in **zwei Schweizer Fällen die medizinische Ursache eines Unfalls von Trams.**

Eine vertiefte Analyse der Unfallgenese auf der Fahrerseite findet nicht statt und beschränkt sich auf eine Umschreibung:

«Die medizinische Beeinträchtigung war zuvor unerkannt geblieben und offenbarte sich erst, als die Auswirkungen eintraten.» (2.10.3)

Zum Verständnis der Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. **NFP 57**: http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf
Mobilfunk bewirkt Veränderungen der Hirnströme

Einwirkungen von Strahlung auf Prozesse im Gehirn: <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail?newsid=2257>

M. Mevissen / D. Schürmann: Manmade Electromagnetic Fields and Oxidative Stress—Biological Effects and Consequences for Health. <https://www.mdpi.com/1422-0067/22/7/3772>

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen <http://aqu.ch/1.0/pdf/aqu-seminar15.pdf>

«Wirkungen des Mobil- und Kommunikationsfunks» Eine Schriftenreihe der Kompetenzinitiative zum Schutz von Mensch, Umwelt und Demokratie e.V.

<https://www.diagnose-funk.org/publikationen/dokumente-downloads/kompetenzinitiative-broschuerenreihe>

Wirkungen von Elektrosmog auf Verkehrsunfälle: <https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie>

Keine Messung von Sendeleistungen 5G: <https://www.gigahertz.ch/5g-alarmierende-resultate-erster-testmessungen/>

Funktionsweise von 5G-Antennen: "Understanding Massive MIMO in roughly 2 minutes":
<https://www.youtube.com/watch?v=XBb481RNqGw>

Visualisierung der 5G-spezifischen Reflexionen, von Ericsson: <https://www.youtube.com/watch?v=yTbUSXJ8M-8>

5G-Adaptiv reagiert auf Kollektiv-Verkehrsmittel: https://www.youtube.com/watch?v=pTKa_cEGvJA
Bellinzona: <https://www.youtube.com/watch?v=ekCtC7vJ7Ew>

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert:
<https://magdahavas.com/electrosmog-exposure/home-environment/new-study-radiation-from-cordless-phone-base-station-affects-the-heart/> Zusammenfassung im emf-portal: <https://www.emf-portal.org/de/article/18905>

Forschungsstand zu wlan: <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail&newsid=1943>

Magnetfelder unter Hochspannungsleitungen: <https://www.bfs.de/SharedDocs/Videos/BfS/DE/emf-stromleitung.html>

Erklärende Videos auf youtube: <https://www.youtube.com/channel/UC86uloS8IoowSGOGfpMyrsq>

Hansueli Stettler.Bauökologie.Funkmesstechnik.Lindenstrasse 132.9016 St.Gallen.www.hansuelistettler.chinfo@hansuelistettler.ch