

**Zeitschrift:** Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung  
**Herausgeber:** Pro Senectute Schweiz  
**Band:** 79 (2001)  
**Heft:** 1-2

**Artikel:** Dafür und dagegen : Strassen für alle - Tempo 30  
**Autor:** Zwygart, Otto / Messmer, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-721336>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

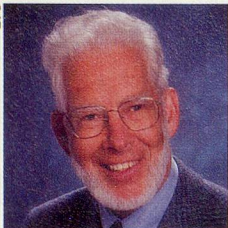
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





**DAFÜR: OTTO ZWYGART**

**Nationalrat 1983–2000 (EVP BE),  
Lehrer, Präsident der Aktion  
«Alkohol am Steuer – nie!»**

**E**in JA zur Initiative «Tempo 30 innerorts für Wohngebiete und Gefahrenzonen» ist zukunftsweisend. Alle Verkehrsteilnehmer, Fussgänger, Zweirad- und Autofahrer sowie der öffentliche Verkehr, profitieren bei der Annahme dieser Initiative. Welche Gründe sprechen dafür?

Es gibt weniger Tote und Verletzte. 1998 forderte der Innerortsverkehr in unserem Land 16848 Verletzte und 222 Todesopfer. **Aus der Vergangenheit wissen wir, dass die Zahl der Unfälle bei Tempo 30 um 20 Prozent sinkt. Höhere Geschwindigkeit bedeutet schwerere Verletzungen und mehr Todesfälle.** Fussgänger und Velofahrer haben weder Airbag noch eine schützende Karosserie.

Es gibt weniger Hektik und Aggression. Langsamere Geschwindigkeit bewirkt einen ruhigeren und flüssigeren Strassenverkehr. Das führt zu mehr Sicherheit und Lebensqualität. Quartiere werden wohnlicher: Kinder und ältere Menschen können sich freier bewegen. Vom ruhigeren Verkehrsfluss profitiert nicht zuletzt auch der öffentliche Verkehr.

Es gibt weniger Lärm und damit mehr Lebensqualität in Wohnquartieren. Sogar der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme die Stossrichtung der Initiative unterstützt. Auch der Ständerat hat nicht einfach Nein gesagt zur Initiative, sondern beauftragte den Bundesrat, bis zur Abstimmung ein Massnahmenpaket zur Förderung von Tempo-30-Zonen vorzulegen. Wenn Tempo 30 flächendeckend gilt, braucht es weniger Vorkehrungen als für einzelne Zonen. Umgekehrt ist es ohne weiteres möglich, ausgebaute Hauptverkehrsachsen und Industriegebiete mit einer höheren Geschwindigkeit zu signalisieren. Beispiele in Lausanne, Zürich und Österreich bestätigen, dass flächendeckende Zonen weniger Massnahmen bedingen und daher auf lange Sicht billiger sind als die heutige Praxis der Insellösungen.

Es gibt auch weniger Abgase. Eine Studie des TCS hat gezeigt, dass bei Tempo 30 der Treibstoffverbrauch um 15 Prozent sinkt gegenüber demjenigen bei Tempo 50. Das bedeutet auch weniger Abgase, zum Beispiel 61 Prozent weniger Stickoxyde.

Ich befürworte die Tempo-30-Initiative, weil sie eine Fortsetzung der heutigen Praxis ist zur Verkehrsberuhigung und zum Schutze aller Verkehrsteilnehmer. ■



## Strassen für alle – Tempo 30

*Der Verkehrs-Club der  
Schweiz (VCS) will Verkehrs-  
sicherheit und Lebens-  
qualität fördern. Seine*





Initiative «Strassen für alle»  
gelangt im März zur  
Abstimmung. Sie verlangt  
innerorts generell Tempo 30.  
Während Gegner ihre  
individuelle Freiheit  
im Strassenverkehr  
eingeschränkt sehen,  
betonen Befürworter die  
Sicherheitsaspekte.



DAGEGEN: WERNER MESSMER

Nationalrat (FDP TG),  
dipl. Baumeister,  
Präsident Thurgauer Gewerbeverband

Die Idee zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität ist zwar zu begrüßen, der gewählte Weg mit einer generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 Stundenkilometern ist jedoch zu undifferenziert und zu radikal. Die Initiative geht von einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 aus. Somit wird einmal mehr eine unterstützungswürdige Idee an der Absolutheit ihrer eigenen Forderung scheitern.

Für die Verkehrssicherheit ist nicht allein die Geschwindigkeit massgebend. Trotz einer Zunahme des Motorfahrzeugbestandes von über 250 Prozent zwischen 1970 und 1998 ist die Zahl der Verletzten im gleichen Zeitraum um 25 Prozent und die Zahl der Toten um 65 Prozent zurückgegangen. Das war möglich dank baulichen Verbesserungen, technischen Fortschritten im Automobilbau und im Rettungswesen, Verkehrserziehung sowie dem Gurten- und Helmobligatorium.

Es ist eine Illusion zu glauben, dass Tempo 30 ohne Zusatzinvestitionen eingehalten wird. Untersuchungen belegen, dass das Erscheinungsbild der Strasse das Fahrverhalten wesentlich beeinflusst. Wo keine Gefahr, kein Hindernis erkennbar ist, werden tiefe Tempovorschriften nicht eingehalten. Die Kosten der deshalb notwendigen baulichen Massnahmen schätzt der Bundesrat auf rund zwei Milliarden Franken.

Die vorgesehene Ausnahmemöglichkeit von Tempo 30 erweist sich als Augenwischerei. Eine Heraufsetzung der Tempolimits ist gemäss Initiative nämlich nur dann möglich, wenn es die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen. Da auch Busse des öffentlichen Verkehrs sich an die neue Limite halten müssen, entstehen Behinderungen. Die Fahrzeiten verlängern sich, und es müssen mehr Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die meisten unserer Dörfer kennen keine Umfahrungsstrasse. Die Hauptstrasse führt wie ein Lebensnerv durch das Dorf. **Für Leute, die beruflich oder zur Erledigung alltäglicher Aufgaben unterwegs sind, wäre Tempo 30 innerorts eine massive Schikane.**

Unsere Behörden haben heute schon die Möglichkeit, situationsgerecht und in Zusammenarbeit mit der betroffenen Bevölkerung verkehrsberuhigende Massnahmen bis hin zu Tempo-30-Zonen zu beschliessen. Überlassen wir es weiterhin unseren Gemeinden, verträgliche Lösungen umzusetzen. ■