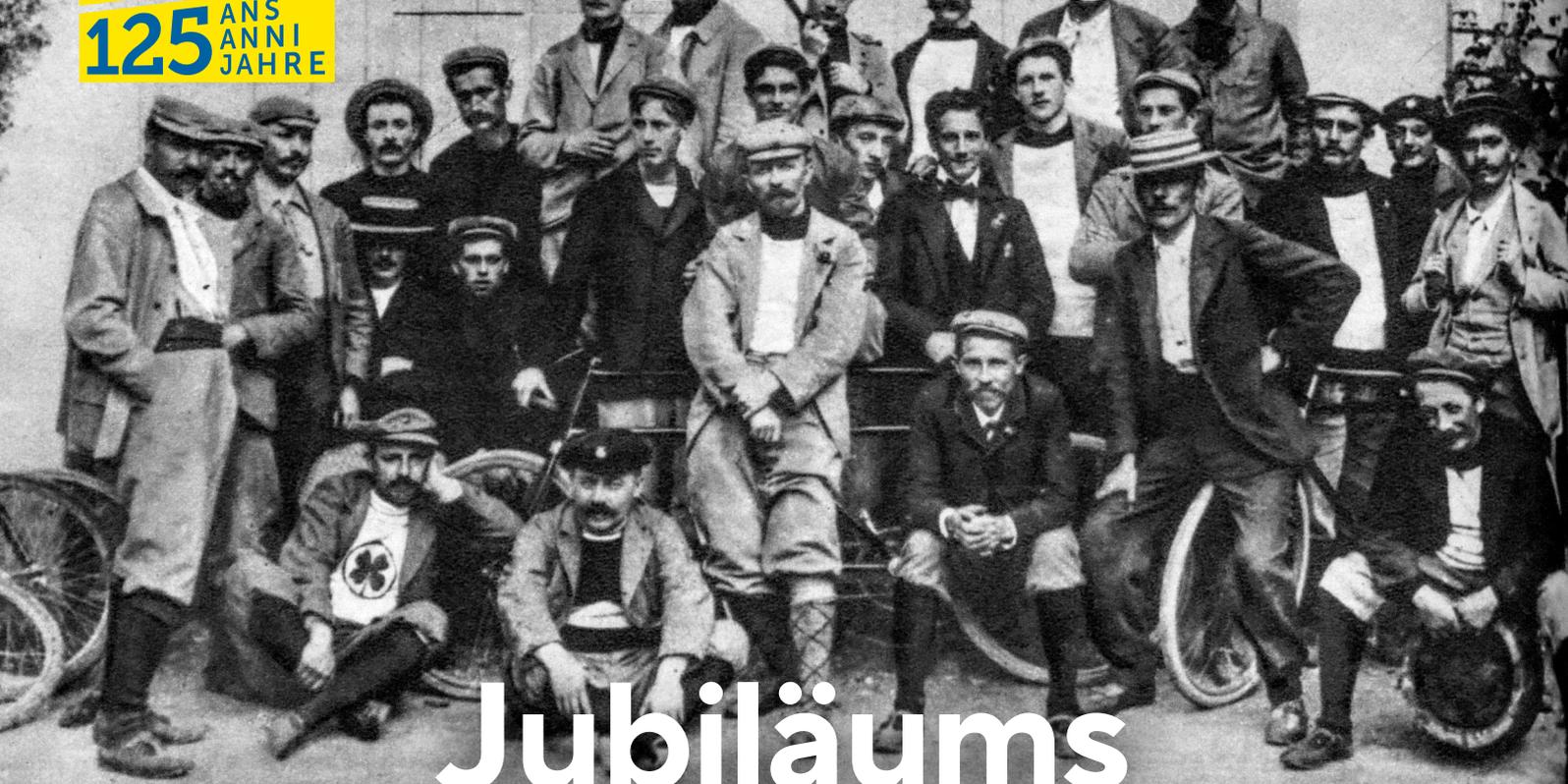




125 ANS
ANNI
JAHRE

1896

APRIL
2021



Jubiläums magazin



2021

Die Rega gratuliert.

Wir wünschen dem
TCS alles Gute
zum 125-jährigen
Bestehen.

www.rega.ch



Vorwärtsschauen, aber die Herkunft nie verneinen



Peter Goetschi



Jürg Wittwer

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Es erfüllt uns mit Freude und Stolz, aber auch mit Demut, den TCS im Jahre seines 125-jährigen Bestehens führen zu dürfen. Wenn wir zurückblicken, werden wir uns bewusst, was unsere Vorgänger geleistet haben: Der TCS ist heute mit 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz und, wir dürfen sagen, auch ein Stück Schweizer Kulturgut. Mit unseren 23 Sektionen sind wir zudem in der gesamten Schweiz regional und lokal vertreten und verwurzelt.

Vorwärtsschauen, aber die Herkunft nie verneinen – so wollen wir unser Jubiläumsjahr beschreiten: aufzeigen, woher wir kommen, aber im Besonderen skizzieren, wie wir die Herausforderungen der näheren und fernerer Zukunft angehen wollen. Klima, Mobilität, Gesellschaft – alles ist im Wandel, nicht nur kontinuierlich, sondern oft auch unerwartet. In diesem Sinne ist der Respekt vor der Aufgabe und Verantwortung gross. Wir übernehmen sie aber mit Zuversicht. Der TCS hat sich in den letzten 125 Jahren ein solides Fundament aufgebaut, er verfügt über eine schlagkräftige und starke föderalistische Struktur, darf auf treue Mitglieder und verlässliche Partner an seiner Seite sowie auf motivierte und engagierte Mitarbeitende zählen.

Und ganz wichtig: Wir feiern nicht im stillen Kämmerlein, sondern auf einer Erlebnistournee durch die ganze Schweiz. Wenn Sie also in den kommenden Monaten ein grosses, gelbes Leuchtrad in Ihrer Stadt sehen – kommen Sie vorbei, und feiern Sie mit uns!

Das vorliegende Jubiläumsmagazin soll Ihnen einen Vorgeschmack geben: Der TCS in Worten, Zahlen und Bildern, seine Erfolge, Visionen und Projekte – für die Menschen, die für uns im Zentrum stehen, und mit den Menschen, die den TCS ausmachen.

Peter Goetschi
Zentralpräsident

Jürg Wittwer
Generaldirektor



125 Jahre im Einsatz für die Mobilität in unserem Land

Die Schweizer Strassen sind in den letzten Jahrzehnten viel sicherer geworden. Die Zahl der tödlichen Unfälle ging gleichzeitig kontinuierlich zurück. Das ist nicht zuletzt das Verdienst des Touring Club Schweiz, TCS, der in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen feiert. Gegründet worden war er 1896 von einer Gruppe von Radfahrern, denen die Löcher in den Strassen, die damit verbundenen Pannen und auch die feindliche Haltung der Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen machten.

Wer TCS sagt, sagt gleichzeitig auch Pannenhilfe, Campingplätze, Reisen oder Tests von Fahrzeugen und anderen Produkten im Zusammenhang mit der Mobilität. Der TCS ist aber mehr als nur das: Er erbringt auch wichtige Leistungen bezüglich Verkehrssicherheit, der Fahrzeugsicherheit, und er beeinflusst das Verhalten der Menschen im Strassenverkehr. Und das im ganzen Land. Dabei erwies sich der Club oft als Pionier, der Innovationen fordert und fördert. Das ist auch heute noch der Fall, wenn zum Beispiel von der «nachhaltigen Mobilität» die Rede ist. «Sicher, vernetzt und umweltfreundlich» sind die prägenden Stichworte.

Die Verkehrssicherheit wird den Club auch in den nächsten Jahrzehnten noch beschäftigen. Er wird die Möglichkeiten des technischen Fortschritts zu nutzen wissen, damit sich die Zahl der Unfälle mit fatalen Folgen weiter reduziert.

Ich wünsche dem TCS ein gutes Jubiläumsjahr, viel Erfolg bei seinen vielfältigen Tätigkeiten, und ich danke ihm für seinen Einsatz im Dienst einer selbst in Corona-Zeiten noch sehr mobilen Gesellschaft.



Guy Parmelin, Bundespräsident

Inhalt

- 3** Editorial
- 5** Grussbotschaft von Bundespräsident Guy Parmelin
- 8** **Der TCS für die Schweiz**
Eine Institution mit grosser gesellschaftlicher Verantwortung
- 14** 125 Jahre Mitgliedschaft
- 16** Der TCS in Zahlen
- 18** **Zukunft der Mobilität**
Wie bewegen wir uns morgen?



- 22** Zentralpräsident Peter Goetschi und Generaldirektor Jürg Wittwer im Doppelinterview
- 27** Neues vom TCS
- 28** **Genf 1896 – das erste Kapitel**
Die Geburtsstunde des TCS
- 32** Historische Meilensteine



34

34 Campen mit Stil und Komfort
Die Schweiz auf besondere Weise entdecken

36 Der TCS in Bildern

42 Wenn beim Reisen etwas schiefgeht

46 TCS-Mitarbeitende berichten von emotionalen Erlebnissen ihrer Einsätze

53 Zehn Dinge, die Sie vielleicht nicht über den TCS wussten

54 Ein Verein mit vielen treuen Mitgliedern

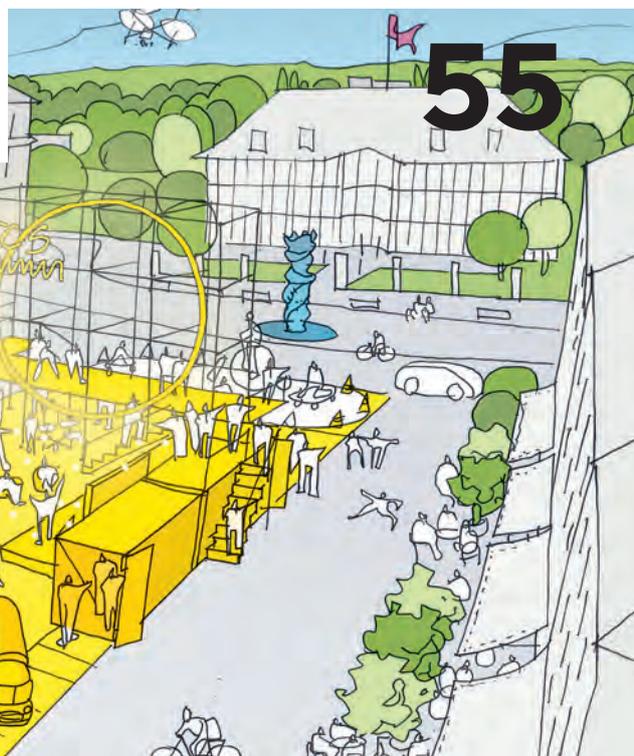
55 Ein Jahr zum Feiern
Die Jubiläumsaktivitäten

58 Titeuf mit der rebellischen Haarlocke

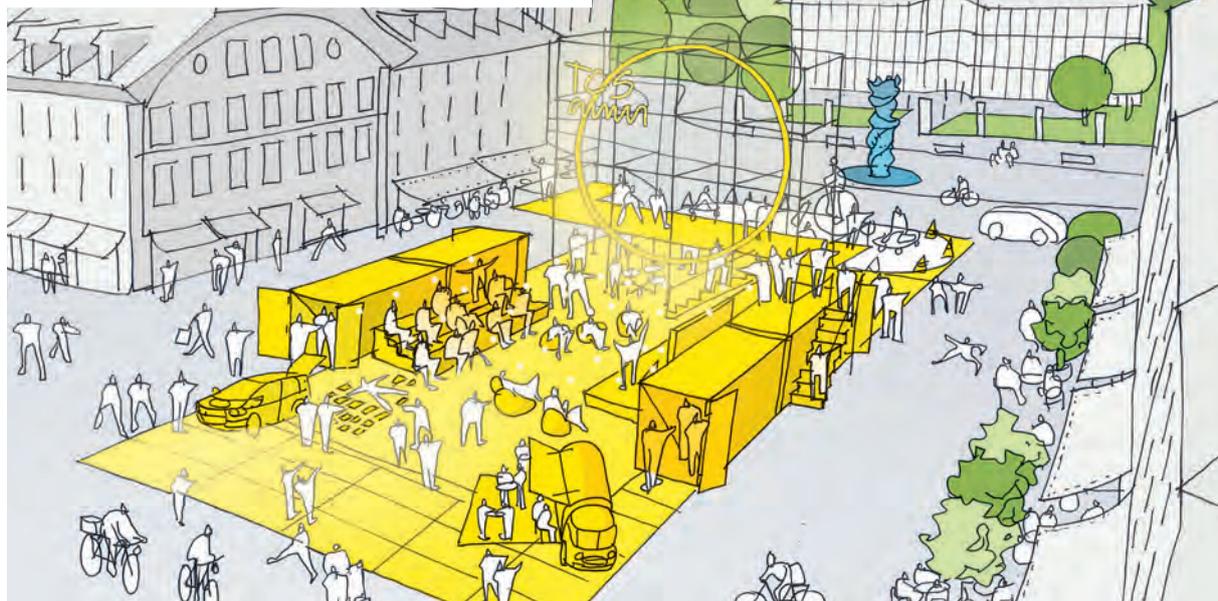
59 Impressum



28

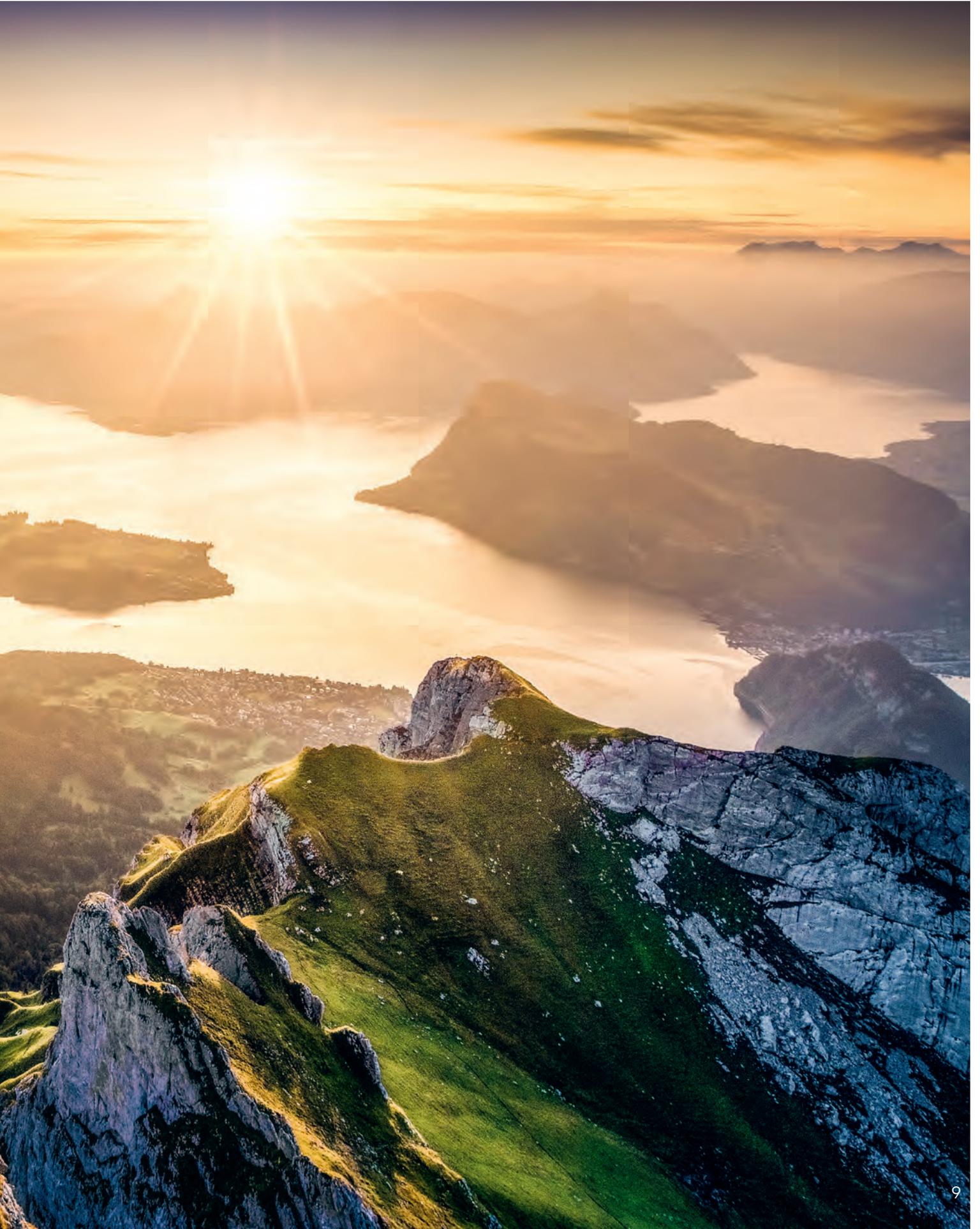


55



Eine Institution mit grosser gesellschaftlicher Verantwortung

Seit seiner Gründung prägt der TCS die Mobilität der Schweiz und trägt mit seinem Engagement entscheidend zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen bei. Ob für Menschen unterwegs zu Fuss, mit dem Velo, dem Motorrad, dem Auto, dem öffentlichen Verkehr oder mit neuen Formen der urbanen Mobilität: Sicherheit und Nachhaltigkeit stehen bei der Tätigkeit des nicht gewinnorientierten Vereins im Zentrum.



Die vielen Verkehrsteilnehmer zu Fuss und mit unterschiedlichen Transportmitteln erfordern eine gegenseitige Rücksichtnahme, damit Unfälle vermieden werden. Verkehrserziehung, das Angebot von verschiedenen Fahrtrainings und das unermüdliche Testen von Produkten aus dem Mobilitätsbereich sind die Grundpfeiler der intensiven Präventionsarbeit des TCS. Dabei geht es im Grunde nicht um Geräte und Transportmittel, sondern um den Schutz der Menschen, die sie nutzen und unterwegs sind.

Frühe Sensibilisierung für Kinder

Der TCS hat sich schon in seinen Anfängen zum Ziel gesetzt, die Sicherheit auf den Schweizer Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Bereits 1908 forderte er vom Bundesrat einen obligatorischen Verkehrsunterricht. 1930 folgte die erste Kampagne für Unfallverhütung und Verkehrssicherheit. Dieses Engagement begleitet den TCS durch seine Geschichte.

Heute setzt sich der TCS weiter wirksam dafür ein, dass sich die jüngsten Verkehrsteilnehmer, die Kinder, sicher im Strassenverkehr bewegen können, sei es durch Ausbildung, Hilfsmittel oder Einstehen für sicherere Rahmenbedingungen. Einer der Schwerpunkte ist es, Kinder für die Gefahren des Strassenverkehrs zu sensibilisieren und ihnen das korrekte Verhalten beizubringen.

Einer der Schwerpunkte ist es, Kinder für die Gefahren des Strassenverkehrs zu sensibilisieren.





Es liegt an den Fahrzeuglenkenden, sich für den immer dichter werdenden Strassenverkehr bestmöglich zu wappnen.

Für Polizeikorps, Schulen, Fahrschulen und Gemeinden werden Broschüren sowie Unterrichtsmaterial für die Verkehrserziehung und -sicherheit zur Verfügung gestellt. Nicht zu vergessen sind die 80 000 Leuchtwesten an Erstklässler, die jährlich verteilt werden. Es ist dem TCS ein Anliegen, dass durch gute Sichtbarkeit Autos rechtzeitig vor den kleinen Verkehrsteilnehmern bremsen. Mittels seinen 23 lokal engagierten Sektionen erreicht der Verein die gesamte Schweiz mit diesem Engagement.

Man lernt nie aus beim Fahren

Die Fahrtrainingszentren bilden einen weiteren wichtigen Faktor in der Präventionsarbeit des TCS. Die Fahrzeugtechnik entwickelt sich rasant. Bereits heute bieten verschiedenste

Sicherheits- und Assistenzsysteme Autolenkenden und Mitfahrenden ein grosses Plus an Sicherheit. Und die Entwicklung hin zu mehr Sicherheit geht weiter: Studien zufolge werden bereits 2035 zwischen 20 bis 30 Prozent aller neu immatrikulierten Autos teil- oder vollautomatisiert sein.

Bis es aber so weit ist, liegt es vorab an den Fahrzeuglenkenden selber, sich für den immer dichter werdenden Strassenverkehr bestmöglich zu wappnen und damit das Unfallrisiko zu mindern. Wie kann ich im Bruchteil einer Sekunde das Richtige zu tun, um bestmöglich zu agieren?

In neun Verkehrssicherheitszentren des TCS wird mit dem Ausbildungskonzept «Lernen durch Erleben» gearbeitet mit Kursen für Lenker von Rollern, Motorrädern, Personen-



«Als die ersten motorisierten Postautos im Jahr 1906 ihren Betrieb aufnahmen, war der TCS ein Radfahrerverband. Heute kümmern sich sowohl der TCS wie auch PostAuto um verschiedene Verkehrsträger, denn intelligente Lösungen für die Mobilität von heute und morgen sind beiden Institutionen ein Anliegen. Dafür setzen wir uns – auch in gemeinsamen Projekten – täglich ein!»

Dr. Christian Plüss
Leiter PostAuto AG, Mitglied
der Konzernleitung Post

Experte in Elektromobilität

Da die Elektromobilität immer wieder Fragen aufwirft, bietet der TCS unter der Nummer 0844 888 333 Beratung. Mit der 2019 lancierten TCS-App «eCharge» lassen sich rund 35 000 Elektroladestationen in Europa lokalisieren und benutzen. Ebenfalls bietet der TCS Ladestationen für zu Hause an. An seinen eMobility Days in der ganzen Schweiz können Besucher verschiedene Fahrzeuge testen und sich von Fachleuten beraten lassen.

Swissness – das Geheimnis des Erfolgs

Der TCS gehört zu den bekanntesten und meist geschätzten Marken der Schweiz – eine Studie von 2020 zählt den TCS sogar zu den Top-Fünf-Marken mit dem besten Ruf im Land. Mit dieser starken Verankerung in der Bevölkerung und seiner langen Tradition ist es deshalb nicht übertrieben zu sagen: Der TCS gehört zur DNA der Schweiz. Doch, was ist das Geheimnis dieses Erfolgs?

Einerseits steht er seinen Mitgliedern mit qualitativ hochstehenden Dienstleistungen und typisch schweizerischen Tugenden wie Zuverlässigkeit, Genauigkeit, Fleiss und Pünktlichkeit immer zur Seite und passt sich kontinuierlich an die sich verändernden Bedürfnisse an. Dem TCS kann man vertrauen, auf ihn ist Verlass.

Andererseits übernimmt der Club als Non-Profit-Organisation auch seit jeher gesellschaftliche Verantwortung mit dem Ziel, die Mobilität in der Schweiz zu bewahren und zu fördern.

Der TCS ist mit 23 Sektionen föderalistisch organisiert und damit in der Stadt, auf dem Land, aber auch in abgelegenen Bergregionen präsent. Dank dem Mix aus Dienstleistungen, Werten und Versprechen, denen auch Taten folgen, und der Swissness, welche sich in der Struktur und der Art und Weise, wie der TCS seine Aufgaben und Pflichten wahrnimmt, widerspiegelt, ist der TCS geworden, was er ist: der grösste Mobilitätsclub der Schweiz. Als solcher wird er auch künftig mit grossem Engagement, Innovation und Weitsicht die Schweizer Verkehrspolitik und die Entwicklung der künftigen Mobilität von allen mitgestalten und prägen.



wagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen, Linien- und Gelenkbusen, aber auch für Spezialfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, Militär, Sanität. Entsprechend gehören zu den Teilnehmern nicht nur Private, sondern viele professionelle Fahrerinnen und Fahrer. In einem sicheren Umfeld wird eine kontrollierte Notbremsung erlernt oder ein schleuderndes Auto auf nasser Strasse unter Kontrolle gebracht.

Die TCS-Fahrzentren werden auch von Neulenkern rege genutzt. Sie sind nach Erhalt des provisori-

schen Führerausweises innerhalb von zwölf Monaten zum Besuch des ein-tägigen WAB-Kurses verpflichtet. Sehr beliebt sind die TCS-Jugendfahrlager. Auf einem abgesperrten Platz können erste Runden gedreht sowie Anfahren, Schalten und Lenken erlernt werden. Am Ende der Intensivwoche wird die Theorieprüfung erworben.

Wenn im Gegensatz die Fahrprüfung schon Jahrzehnte zurückliegt, eignet sich der Besuch eines spezialisierten Kurses für Senioren. Dieser bietet die Gelegenheit, sich

auf den neusten Stand im Verkehrsleben zu bringen und sich wieder sicherer zu fühlen.

Wissen, was am besten schützt

Seit 1968 führt der TCS unabhängige Tests in unterschiedlichen Bereichen der individuellen Mobilität durch und veröffentlicht diese Ergebnisse zum Nutzen aller Konsumenten der Schweiz. Die Experten des TCS sind unterschiedlich spezialisiert auf Umwelt, Lärm, Lebenszyklusanalysen, Automatisierung, Fahrzeugtechnik, Shared Mobility, öffentlichen Verkehr, Velos und fahrzeugähnliche Geräte (fäG) bis hin zur Elektromobilität. Bei den Tests werden entsprechend Kindersitze, Reifen und neue Fahrzeuge genauso unter die Lupe genommen wie Assistenzsysteme, Antriebstechnologien, Lebensdauer von Batterien oder Ladeinfrastrukturen

von Elektroautos. Sicherheit, Nachhaltigkeit und Benutzerfreundlichkeit sind in den Beurteilungen zentrale Bewertungskriterien. Mit diesen Ergebnissen können Eltern sich etwa für den Kindersitz entscheiden, der ihr Kind am besten schützt.

Am Puls der Zeit

In seinen 125 Jahren war der TCS immer wieder gefordert, sich dem wandelnden Zeitgeist, dem technologischen Fortschritt sowie den sich ändernden Bedürfnissen der Mitglieder anzupassen und sich weiterzuentwickeln. Kurz: Der TCS ist immer am Puls der Zeit. Heute setzt er sich als grösster Mobilitätsclub der Schweiz für jede Form der Mobilität ein und steht seinen Mitgliedern immer zur Seite, unabhängig des Transportmittels. Mit der Digitalisierung, Elektrifizierung und Automatisierung steht

eine Mobilitätszäsur bevor, welche unser Leben nachhaltig und tiefgreifend prägen wird. Ohne die anderen Antriebsarten und Mobilitätsformen zu vernachlässigen, misst der TCS dem Thema Elektromobilität deshalb eine hohe Relevanz bei, mit dem Ziel, seine Mitglieder in diesem Mobilitäts-wandel neutral und zuverlässig als Experte zu begleiten.

Es steht eine Mobilitätszäsur bevor, welche unser Leben nachhaltig und tiefgreifend prägen wird.



Kindersitze, eines von vielen Fachgebieten des TCS: Die Sammelaktion von Kindersitzen gemeinsam mit der FIA für benachteiligte Familien in Osteuropa stiess 2019 auf hohe Resonanz.

Die Mitgliedschaft für die Mobilität von heute



Die aktuellste Mitgliedschaft schützt umfassender denn je.

Der TCS begann als Selbsthilfegruppe für Velofahrer. Heute präsentiert sich der TCS als moderner Mobilitätsclub mit 1,5 Millionen Mitgliedern. Seit den Anfängen ist die Mitgliedschaft der Schlüssel zu Schutz und Hilfe.

Ein Blick in den Rückspiegel

Heute kann man nur erahnen, wie begrenzt die Möglichkeiten zum Vorwärtskommen 1896 waren. Darum gründeten Radfahrer in Genf den Touring Club Suisse. Im Gleichschritt mit der Mobilität entwickelte der TCS seine Dienstleistungen für Mitglieder immer weiter.

1911 erfolgte die Gründung einer Autosektion und ab 1914 kamen regionale Sektionen hinzu, heute schweizweit 23. In den Dreissigerjahren richtete der Club die Touring-Hilfe ein, die bei Pannen und Unfällen mit dem Auto zu Hilfe eilt. Rund 220 TCS Patrouilleure führen diese Tradition heute weiter.

Als im Zuge der Motorisierung die Unfallzahlen bedrohlich anstiegen, verstärkte der TCS sein Engagement für die Verkehrssicherheit – bis heute ein wichtiger Dienst für Mitglieder und die Allgemeinheit.

2018: Meilenstein für die Mitglieder

Heute verlangt die Mobilität neue Lösungen. Daher wurde die Mitgliedschaft 2018 neu ausgerichtet. Sie stellt das Mitglied ins Zentrum, nicht das Fahrzeug. Der Schutz gilt darum unabhängig vom Verkehrsmittel, z.B. auch, wenn man mit einem Mietwagen unterwegs ist.

Gute Gründe für die Mitgliedschaft

Die heutige Mitgliedschaft umfasst sehr viele neue Leistungen: Von der Pannenhilfe für Velos, E-Bikes und Elektrofahrzeuge über die Hilfe bei ÖV-Ausfall oder bei Unwetter bis zur kostenlosen Rechtshilfe bietet der Club viel mehr als die berühmte Pannenhilfe. Dazu gehören auch die für Mitglieder vergünstigten Angebote wie Versicherungen, Reise- und Rechtsschutz oder Fahrtrainings sowie die Mitgliederrabatte im Benefitsprogramm.

Schutz für die ganze Familie

Ebenfalls 2018 eingeführt wurde die Familienmitgliedschaft. Damit sind neu Ehe- und Lebenspartner sowie weitere Familienmitglieder bis zum Alter von 26 Jahren im Haushalt mit allen Leistungen geschützt, egal, mit welchen Verkehrsmitteln sie unterwegs sind.

Prüfen Sie Ihre Mitgliedschaft!

Sind Sie dem TCS vor 2018 beigetreten? Dann haben Sie wahrscheinlich die alte Form der Mitgliedschaft ohne neue Leistungen. Rufen Sie uns darum bitte an. Wir erledigen den Wechsel zur aktuellsten Mitgliedschaft für Sie.

Sie erreichen uns kostenlos unter: 0800 140 000



125 ANS ANNI JAHRE

Passt zu Ihrer Mobilität: Die aktuellste TCS Mitgliedschaft.

Mit dem neuen Mitgliedschaftsmodell sind all diese Leistungen inklusive.



 Nur die aktuelle Mitgliedschaft (ab 2018) umfasst auch diese Zusatzleistungen.

Vor 2018 beigetreten? Machen Sie mehr aus Ihrer TCS Mitgliedschaft. Sichern Sie sich alle Leistungen.

0800 140 000

Ausgewählte Fakten und Leistungen

Oculus Illustration



1,5 Mio.
Mitglieder



55 000

Hilfeleistungen der Personen-
assistance für Mitglieder in Not
im Ausland



143 000

Fahrzeugchecks



9000

Fahrtrainings mit über
123 000 Teilnehmern

40 000

Rechtsfälle und über
7000 telefonische
Rechtsauskünfte



23

Sektionen



360 000

Panneneinsätze



29

Campings: der grösste
Campinganbieter der Schweiz

Aus der Verkehrs- geschichte in die Mobilitäts- zukunft



Ein Blick zurück und nach vorne: Wie verändert sich die Mobilität angesichts neuer Technologien, sozialer Innovationen und gesellschaftlicher Herausforderungen? Wie bewegen wir uns morgen?

Zukunftsbetrachtungen fokussieren grob unterschieden auf zweierlei Zeithorizonte: nahe und ferne. Nahe Horizonte, bis zu maximal zehn Jahren, lassen sich allenfalls noch verschwommen mit Prognosemodellen aufgrund der Fortschreibung vergangener Entwicklungen und bestehender Trends beschreiben.

Bei fernerer Zeithorizonten beginnt Science-Fiction, denn wer weiss heute schon, welche Technologien, gesellschaftliche Revolutionen und verheerende Naturkatastrophen als die sogenannten Wildcards der Zukunftsforschung die Verkehrswelt aus ihren Angeln heben werden. Ein Blick in die Zukunft beginnt daher am besten in die Vergangenheit.

Gestern, ...

... das heisst die letzten rund hundert Jahre, bestimmte eine verbrennungsmotorische Maschine auf vier Rädern und in millionenfachem Privatbesitz zu grossen Teilen unsere Verkehrsleistung und Alltagsmobilität: das Automobil. Es war Verkehrsmittel, Identifikationsmittel, Distinktionsmittel, Arbeitsmittel, Unterhaltungsmittel, Freizeitmittel, Beziehungsmittel, ein Mittel für fast alle Zwecke, also nahezu ein Universalgerät.

Kurz, das Auto prägte über mehr als hundert Jahre hinweg die gesellschaftliche Entwicklung in so vielfältiger Weise wie kaum eine andere Errungenschaft der Postmoderne. Die Bedeutung und Deutung des Autos befindet sich zurzeit in einem Wandel, der unheimlich schnell vorstättgeht und tiefgreifend ist.

Spätestens seit den 1950er-Jahren war die Verkehrswelt eine zweigeteilte: auf der einen Seite die Autofahrer als Individualisten, auf der anderen Seite Nutzer des ÖV. In dieser bipolaren Welt war man entweder «Petrol-Head» oder «Pufferküsser», auf Strassen fuhr man selbst, auf Schienen liess man fahren, in den

Parlamenten und an den Stammtischen war man entweder gegen oder für das Auto. Diese alte Verkehrswelt zerfällt heute, und mit ihr verschwindet langsam auch das Auto, wie wir es kannten – ein überwiegend stehendes, mit fossilen Energien angetriebenes, vom Halter gekauftes, vom Lenker gelenktes Universalverkehrsmittel.

Heute: drei Transformationspfade

Die neue, heute entstehende Mobilitätswelt mit ihren vielen unterschiedlichen Mobilitätswerkzeugen ist bunter, flexibler, effizienter, fairer und nachhaltiger. So wie sich heute Technik und Nutzungsmuster von Velos, Autos, Bahnen und Bussen verändern, so wandeln sich auch die Akteure im Verkehrssektor: aus Automobilproduzenten werden Mobilitätsanbieter, ÖV-Unternehmen verlassen die Schienen und engagieren sich im Car-, Ride- und Bikesharing und aus dem frühen Veloclub und späteren Autoclub TCS ist ein Mobilitätsclub geworden, der allen Schweizerinnen und Schweizern mit Rat und Schutz in ihrer Alltagsmobilität zur Seite steht – und eben nicht nur jenen mit einem «vierradrigen Untersatz».

Seit den frühen 2010er-Jahren zeichnen sich die Entwicklungslinien dieses umfassenden Wandels im Verkehrssektor immer deutlicher ab. Die Transformationspfade der «Neuen Mobilität» lassen sich dabei anhand

drei grosser D – der Dekarbonisierung, der Deprivatisierung und der Demotorisierung – am besten beschreiben.

Die Dekarbonisierung nicht nur des Verkehrssektors, sondern der gesamten globalen Wirtschaft stellt wohl eine der grössten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen für die kommenden Jahrzehnte dar. Im Landverkehr hat insbesondere ein grosser Technologiesprung in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass wir aktuell aus der Abhängigkeit gegenüber fossilen Antrieben ausbrechen und mit der Elektromobilität einen grossen Schritt in Richtung der Nettonull im Strassenverkehr gehen. Denn der Elektroantrieb ist gegenüber dem verbrennungsmotorischen Antrieb mehrfach energieeffizienter und verspricht bereits heute eine deutlich bessere Gesamtumweltbilanz, umso mehr, wenn der erzeugte Strom aus einer erneuerbaren Quelle stammt.

Der (Wieder-)Einzug des Elektromotors ins Automobil war, ist und wird auch künftig einer der grossen Türöffner für die Transformation der Mobilität sein, egal, ob der Strom für seinen Betrieb aus dem Stromnetz oder einer Brennstoffzelle im Fahrzeug kommt. Die Elektromobilität ist daher mittelfristig die zentrale antriebsseitige Grundvoraussetzung für eine entkarbonisierte Erneuerung des Strassenverkehrs.

**So wie sich heute
Technik und Nutzungsmuster von Velos, Autos, Bahnen und Bussen verändern, so wandeln sich auch die Akteure im Verkehrssektor.**



Die neuen elektrischen und digitalen Mobilitätsformen bringen in Zukunft die peripheren Gebiete näher ans Zentrum.



Dr. Jörg Beckmann ist Verkehrssoziologe und Raumplaner. Seit deren Gründung 2008 ist er Direktor der Mobilitätsakademie des TCS. Sie befasst sich mit zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilitätsformen und schafft als Think- und Do-Tank über Verbandsgrenzen hinweg einen vorurteilsfreien Raum für kreatives Verkehrsdenken und -handeln.

Parallel dazu löst der grosse digitale Wandel unserer Gesellschaft weitere Veränderungen im Verkehrssektor aus, die in den kommenden Jahren an Strahlkraft und Geschwindigkeit noch deutlich zulegen werden. Ihren Niederschlag finden diese Dynamiken insbesondere in der Deprivatisierung individueller Mobilitätswerkzeuge im Kontext der sogenannten Sharing Economy.

Dank Smartphones und dem «Internet of Things» (IoT) wird das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen über Mobilitätsplattformen und Shared-Mobility-Apps immer leichter und günstiger und schafft alltagstaugliche

Alternativen zu Kauf und Besitz eines in aller Regel untergenutzten privaten Fahrzeugs. Mitgetrieben werden diese Angebote massgeblich von den neuen Geschäftsmodellen einer globalen Internetökonomie, die in immer kürzeren Zyklen neue Mobilitätsdienste quasi über Nacht auf die Strassen bringt – sie aber teilweise auch ebenso schnell wieder einkassiert.

Der dritte grosse Transformationspfad, auf dem wir uns heute in die Zukunft der Mobilität bewegen, ist Resultat eines jahrzehntelangen Prozesses in der Stadtverkehrsplanung und -politik und bringt uns quasi auch zurück zu den Anfängen des



und sozial nachhaltiger Schuh (bzw. ein Trotti, ein Velo, ein Bus oder ein Auto) daraus wird.

Mobilität für morgen

Schreiben wir also die aktuellen Entwicklungen und heutigen Transformationsphänomene bis zirka 2030 fort, könnte sich die Mobilitätswelt der Schweiz wie folgt darstellen: In den Städten ersetzen Miet-, Sharing- und Abomodelle zunehmend den privaten Autobesitz und sind Teil digitaler Mobilitätsplattformen, auf denen die Nutzer und Nutzerinnen alles, was sie bewegt zu jeder Zeit mieten können – von E-Trottis, über E-Velos, E-Cargobikes und E-Scooter bis hin zu E-Kleinwagen, E-Campervans und E-Camions.

Mit ihrer vollständigen Elektrifizierung und Digitalisierung wird die urbane Mobilität zum smarten Bindeglied zwischen Verkehr- und Stromsektor, reduziert die Klimafolgen des Verkehrs, befreit die Stadt vom grossen Raumanspruch des ruhenden Verkehrs und schafft neue Flächen für die aktive Mobilität, die ihrerseits zum Garant für die Attraktivität und Lebbarkeit der Stadt von morgen wird.

Gleichermassen eröffnen sich auf dem Land neue Perspektiven. Auch wenn Städte gemeinhin als die «Inkubatoren» neuer Techniken gelten, verändern aktuelle Mobilitätsinnovationen das künftige Leben auf dem Land ebenso kraftvoll. Angefangen bei E-Autos, welche an der heimischen Ladestation geladen werden können und nicht mehr oder nur selten eine Tankstelle brauchen, über Co-Working-Spaces in kleineren Gemeinden, die den Pendlerverkehr reduzieren und Wertschöpfung im Ort halten, bis hin zu nachhaltig produzierten und lokal vertriebenen Lebensmitteln, die Liefer- und Einkaufsverkehre reduzieren helfen – vieles deutet darauf hin, dass sich der vermeintliche Attraktivitätsverlust des Landes gegenüber den boomenden Städten auch in der neuen Verkehrswelt in Grenzen hält – oder sogar umkehrt. Verkehrsinnovationen,

TCS. Mit der Demotorisierung des urbanen Verkehrssystems und einer Aufwertung aktiver Mobilitätsformen versuchen die grossen Städte heute, eine teils verloren gegangene metropolitane «Lebbarkeit» wiederherzustellen. Sie planen wieder für den Fussverkehr, fördern verstärkt das Velo und ermöglichen den Einsatz sogenannter fahrzeugähnlicher Geräte. So wird auch der klassische Langsamverkehr – oder besser «die aktive Mobilität» – in den Schweizer Städten Teil des heutigen Mobilitätswandels und zugleich Säule einer zukünftigen Nahmobilität, die schon aus gesundheitlichen Gründen den Einsatz von überdimensionierten Motorfahrzeugen reduzieren will.

Auf diesen drei Transformationspfaden werden wir uns im Verkehrssektor auch in den kommenden Jahren weiter fortbewegen und versuchen müssen, die Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken, die sich mit ihnen ergeben, so zu nutzen, dass am Ende ein ökologisch, ökonomisch



«Der TCS lässt niemanden am Strassenrand stehen, die SBB niemanden auf dem Perron. Uns verbindet die Leidenschaft für Mobilität, die viele Gesichter hat und sich gegenseitig ergänzt. Der TCS ist seit 125 Jahren Teil der Mobilität der Schweiz und Partner für eine ambitionierte Zukunft.»

Vincent Ducrot
CEO SBB

wie Carpooling-Angebote, On-Demand-Shuttles, schnelle E-Bikes auf Velobahnen und irgendwann selbstfahrende Autos und gar Lufttaxis werden ländliche Gebiete so gut erschliessen, dass es nicht mehr notwendig sein wird, in Städten zu wohnen.

Genau wie seinerzeit das klassische Automobil bringen diese neuen elektrischen und digitalen Mobilitätsformen in Zukunft die peripheren Gebiete näher ans Zentrum. Und dies sicher mit zugleich positiven aber auch mit negativen Folgen und Begleiterscheinungen. Denn auch für die Zukunft des Verkehrs gilt, was bisher für alle Zukunftsvisionen galt: Indem sie bestehende Probleme lösen, werden sie auch neue schaffen.

«Wir setzen uns aktiv mit den neuen Technologien der Mobilität auseinander»

Die Verankerung in der Schweiz, multimodale Mobilität und unbeschwertes Feiern: Zentralpräsident Peter Goetschi und Generaldirektor Jürg Wittwer im Doppelinterview zum 125-Jahr-Jubiläum des Touring Club Schweiz.



Generaldirektor Jürg Wittwer (links) und Zentralpräsident Peter Goetschi (rechts)



125 Jahre TCS: Was bedeutet Ihnen dieses Jubiläum?

Peter Goetschi: Es erfüllt mich schon ein bisschen mit Stolz und Ehre, eine so tolle Organisation wie den TCS im Jubiläumsjahr präsidieren zu dürfen. Gleichzeitig spüre ich aber auch die Verantwortung, dazu beizutragen, den TCS so aufzustellen, dass er die nächsten 125 Jahre erfolgreich in Angriff nehmen kann.

Jürg Wittwer: Da geht es mir gleich, und es vermischen sich Stolz auf den TCS mit Demut vor den Menschen, welche diese Organisation in den letzten 125 Jahren geprägt haben. Gleichzeitig stehen wir vor der Herausforderung, mit dem TCS die anstehenden gewaltigen Umwälzungen in Gesellschaft und Mobilität zu meistern.

Der TCS wurde von Genfer Radfahrern gegründet, heute ist er der grösste Mobilitätsclub der Schweiz. Was ist das Erfolgsgeheimnis?

P.G.: Dieses besteht wohl aus vielen Bestandteilen. Nähe zu den Mitgliedern, Anpassungsfähigkeit und Qualitätsanspruch stehen sicher im Zentrum.

J.W.: Der TCS wurde als Veloclub gegründet. Erst Jahre später wurden dann auch Automobilisten aufgenommen, und heute helfen wir unseren Mitgliedern in der gesamten, vielfältigen Mobilität des 21. Jahrhunderts – vom Elektrotrottinet bis zum Sportauto. Weil wir uns immer konsequent an den Bedürfnissen unserer Mitglieder ausgerichtet haben, konnten wir uns über all die Jahrzehnte immer wieder neu erfinden und anpassen.

Welches waren die grössten Errungenschaften in den 125 Jahren?

P.G.: Da kommt natürlich als Erstes der Pannendienst in den Sinn. Damit ist der TCS gross geworden, und er ist heute noch ein zentrales Element. Aber auch der ETI-Schutzbrief, die Rechtsschutzversicherung, das Engagement für die Verkehrssicherheit, die glaubwürdige Stimme in der Verkehrspolitik und der Beitrag des TCS zu einem eigentlichen Revival der Campingszene in der Schweiz sind wichtige Meilensteine unserer Geschichte. Und schliesslich scheint mir die Tatsache, dass der TCS auch in der heutigen vernetzten und virtuellen Gesellschaft seine föderalistische Organisation und damit die einzigartige physische Verankerung in der ganzen Schweiz aufrechterhalten hat,

enorm wichtig. All dies trägt zum soliden Fundament des TCS bei!

J.W.: Die Frage ist auch, welche zukünftige Errungenschaften entwickeln wir heute? Tatsächlich setzen wir uns beim TCS sehr aktiv mit den neuen Technologien der Mobilität auseinander. Dazu gehören die Drohnen, die Mikromobilität, das autonome Fahren und die Elektromobilität. In allen vier Bereichen ist der TCS an vorderster Front engagiert, und es werden neue prägende Dienstleistungen für unsere Mitglieder entstehen. Eines ist gewiss: Wo Menschen unterwegs sind, wird es immer Pannen und Missgeschicke geben – und der TCS wird immer zur Stelle sein.

«Wo Menschen unterwegs sind, wird es immer Pannen und Missgeschicke geben – der TCS wird immer zur Stelle sein.»

Wem gebührt eigentlich der grösste Dank für die Erfolge des TCS?

P.G.: Diese Liste ist in meinen Augen sehr lang. Die Gründer mit der genialen Idee, eine Art «Selbsthilfegruppe» zu gründen, die Verantwortlichen und Mitarbeitenden aller Epochen, die den TCS weiterentwickelt und -geführt haben, und nicht zuletzt alle Mitglieder, die dem TCS vertrauen und ihm treu sind.

J.W.: Welches Zahnrad im Uhrwerk ist das wichtigste? Auch wenn das kleinste und anscheinend unwichtigste Zahnrad ausfällt, steht der Zeiger still. Der Dank gebührt allen, die zum Erfolg beigetragen haben. Mit sämtlichen Mitgliedern und Mitarbeitern über 125 Jahre haben wohl mehrere Millionen Menschen zum Erfolg beigetragen.

Wieviel Swissness steckt im TCS?

P.G.: Hundert Prozent! Wir erbringen unsere Leistungen nicht nur in der Schweiz für die Schweizer Bevölkerung, wir sind mit unseren 23 Sektionen auch im ganzen Land vertreten. In diesem Sinne tragen wir das Schweizer Wappen in unserem Logo mit Stolz, Freude und Würde!

J.W.: Und das sind nicht nur leere Worte. Am besten sieht man dies im Sprachgebrauch: Wenn beim TCS Mitarbeiter über die Sprachgrenze hinweg kommunizieren, dann wird nicht auf Englisch ausgewichen. Bis auf Verwaltungsratsstufe sprechen wir ausschliesslich unsere Landessprachen. Auch bei der Wahl unserer Zulieferer setzen wir auf die Schweiz. Wir drucken beispielsweise jedes Jahr über zehn Millionen Touring-Magazine bei einer Schweizer Firma.

Und in welchem Sinn steht der TCS im Dienst der Schweiz?

P.G.: Unsere Tätigkeit geht über unsere Produkte und Dienstleistungen hinaus. Dazu gehört unser Einsatz für die Verkehrssicherheit und allgemein für eine sichere, nachhaltige und moderne Mobilität. Dies erfüllen wir mit unserer föderalistischen Organisation – teils zentral, teils vor Ort. Der TCS ist Teil der Schweiz und im Dienste der Schweiz!

J.W.: Tagaus, tagein hilft der TCS den Schweizer Einwohnern – und zwar alle 55 Sekunden ein Einsatz im In- und Ausland. Zudem hat er von jeher die Verkehrssicherheit der Schweiz massgeblich gefördert. Jedes Jahr bekommen über 80 000 Primarschüler eine Leuchtweste. Unsere Reifentests zeigen, mit welchem Gummi das Auto vor dem Fussgängerstreifen hält und nicht nachher. Und wir helfen den Familien in der Wahl des Kindersitzes, damit das Kind auch bei einer Vollbremsung unversehrt bleibt. Das sind nur einige Beispiele, wie der TCS sich für die Schweiz einsetzt.

Für viele ist der TCS auch heute noch einfach ein Automobilclub ...

P.G.: Das Auto war und ist ein wichtiger Bestandteil unserer Mobilität. Die Corona-Zeit hat uns dies wieder einmal klar vor Augen geführt. Gleichzeitig wird unsere Mobilität aber immer multimodaler. Wir alle bewegen uns zunehmend mit verschiedenen Verkehrsmitteln – Auto, Bus, Tram, Zug, Velo und Flugzeug. Vor diesem Hintergrund haben sich auch die Anliegen und Erwartungen unserer Mitglieder entwickelt, und sie erwarten heute, dass wir sie in ihrer gesamten Mobilität begleiten und nicht nur, wenn sie mit dem Auto unterwegs sind. Diesem Anspruch wollen wir gerecht werden. Deshalb sind wir eben ein umfassender Mobilitätsclub.

J.W.: Das Auto leistet 80 Prozent der Personenkilometer in der Schweiz – entsprechend haben wir deutlich mehr Autopannen als Velopannen. Aber grundsätzlich hilft der TCS dem Mitglied, mit welchem Verkehrsmittel es auch unterwegs ist. Viele unserer Mitglieder mit ETI-Schutzbrief haben gar kein Auto, aber wollen bei Problemen in den Ferien einem kompetenten Helfer vertrauen. Der TCS ist einfach ein Club für Menschen, die unterwegs sind.

«Wir alle bewegen uns zunehmend mit verschiedenen Verkehrsmitteln.»



Die Mobilität entwickelt sich immer schneller. Wird es immer schwieriger, sich laufend anzupassen?

P.G.: Es stimmt, dass sich die Mobilität, wie so vieles anderes auch in unserem Leben, immer schneller entwickelt und damit auch unsere Herausforderungen gross sind. Mit unserer Erfahrung und unserer Organisation können wir diese Herausforderungen aber mit Zuversicht angehen. Mit der TCS Mobilitätsakademie haben wir vor über zehn Jahren ein Gefäss geschaffen, das nicht nur ohne Scheuklappen in die Zukunft der Mobilität schaut, sondern auch viele Dinge gleich ausprobiert, in gewisser Weise ein Think- und Do-Tank! Und TCS-intern verfolgen wir die Entwicklung der Mobilität eng und prägen diese mit – sei es mit umfassenden Projekten oder Piloten.

J.W.: Als TCS haben wir 125 Jahre Erfahrung mit Anpassung und Veränderung. Zudem erheben wir den Anspruch, die Veränderungen in der Mobilität als Pioniere aktiv zu prägen. Bisher ist uns das gut gelungen, und ich bin zuversichtlich, dass wir dies auch in Zukunft sehr gut meistern werden.

Welches sind aktuell die grössten Herausforderungen?

P.G.: Da erlaube ich mir, für uns beide zu antworten. Neben der Corona-Krise, die ja unser aller Leben und Gewohnheiten auf den Kopf gestellt hat, würde ich deren zwei herausstreichen: den Klimawandel und die Digitalisierung. Oder in anderen Worten: Wie kann die für uns und unser Land so wichtige Mobilität im Spannungsfeld dieser Einflüsse Bestand haben bzw. sich sinnvoll weiterentwickeln?

Jürg Wittwer, wieso soll man heute Mitglied des TCS werden?

J.W.: Wenn ich unterwegs eine Panne habe, will ich weiterfahren und nicht abgeschleppt

werden. Wenn ich in den Ferien im Spital lande, will ich Schweizer Profis, die sich um mich kümmern. Ausserdem ist der TCS eine Non-Profit-Organisation. Wir kümmern uns zu hundert Prozent um unsere Mitglieder und nicht um den Gewinn. Und schliesslich leistet jeder Mitgliedschaftsbeitrag auch einen Beitrag an die Sicherheit auf der Strasse.

Wird der TCS auch sein 150-Jahr-Jubiläum feiern?

P.G.: Davon bin ich überzeugt. Der TCS hat die Schweiz in den letzten 125 Jahren mitgeprägt und wird dies auch in der Zukunft tun. Das Fundament ist solide, die Verankerung in der Schweiz einmalig, die Mitarbeitenden sind qualifiziert und motiviert, und unsere Mitglieder sind ganz einfach die treuesten. Damit haben wir alle Zutaten für eine Weiterführung der Erfolgsgeschichte des TCS.

J.W.: Als der TCS gegründet wurde, führen noch Kutschen auf der Strasse. Als der TCS im Jahr 1983 sein millionstes Mitglied begrüsst, gab es noch kein Mobiltelefon. Heute stehen wir mitten in grossen Umwälzungen der Mobilität – und der TCS hat jedes Jahr mehr Mitglieder. Ich sehe keinen Grund, dass wir die nächsten Jahrzehnte weniger erfolgreich als in der Vergangenheit sein sollten. Wir kümmern uns um Menschen – und diese Menschlichkeit wird auch in 150 oder 200 Jahren wichtig sein.

Peter Goetschi (55)

ist in Murten aufgewachsen und Rechtsanwalt. Seit 2012 ist er Zentralpräsident des Touring Club Schweiz. Er hält verschiedene Funktionen innerhalb der FIA (Internationaler Automobilverband) u. a. Mitglied des World Council for Automobile Mobility & Tourism sowie Vize-Präsident und Mitglied des Presidential Board der FIA-Region I. Weiter ist er Mitglied des Stiftungsrats der Stiftung Klimarappen.

Jürg Wittwer (53)

ist im Berner Oberland sowie in Burkina Faso aufgewachsen. Seit 2016 ist er Generaldirektor des Touring Club Schweiz. Der Ökonom doziert regelmässig national und international an Hochschulen zu «Cross Cultural Management and Communication». Er ist Mitglied des Verwaltungsrates von ARC Europe SA, einem Zusammenschluss von acht führenden Mobilitätsclubs in Europa.

A woman with long dark hair, wearing a black coat and a pink scarf, stands on a train platform. She is smiling and holding a red bag. A high-speed train is visible in the background.

Gemeinsam unterwegs für eine reibungslose Mobilität und höchste Kundenzufriedenheit.

Seit mehr als einem Jahrhundert unser gemeinsames Ziel.

Wir gratulieren herzlich zu 125 Jahren TCS.



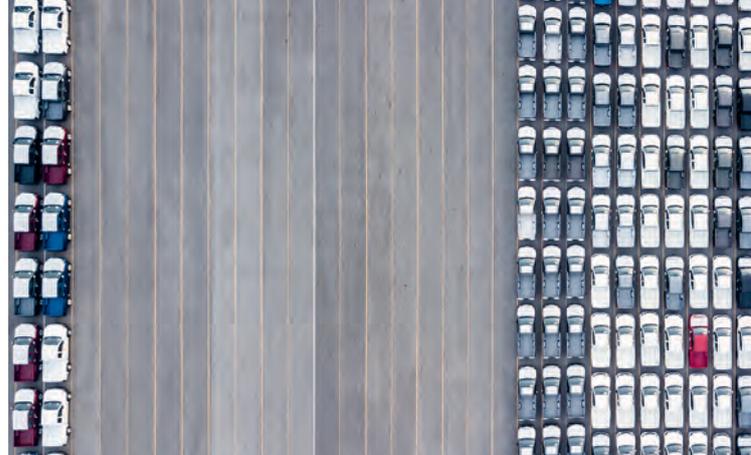
Neue Patrouillenfahrzeuge

Immer wieder stehen Flottenwechsel bei der TCS-Patrouille an, weil Fahrzeugmodelle bei den Herstellern auslaufen. Hinzu kommt die rasante Entwicklung der Fahrzeugtechnologien, welche nebst der technischen Weiterbildung der Patrouilleure auch Anpassungen bei der Ausrüstung und den Fahrzeugen zur Folge hat. Aus diesem Grund sind die Monate des aktuellen «Caddy» gezählt. Dieses Jahr läuft der Piloteinsatz eines neuen Multifunktionsfahrzeugs, welches wie alle Fahrzeuge der Patrouille den Ansprüchen an Raumausnutzung und Leistungsfähigkeit gerecht werden muss. Der Hauptfokus des TCS liegt bei der Weiterfahrquote, welche bei sehr guten 81 Prozent liegt. Für die Fälle eines Abtransports bietet das neue Multifunktionsfahrzeug eine integrierte Abschleppachse, welche den direkten Transport ermöglicht. Wenn sich eines der geprüften Modelle im Pilot bewährt, ist der Flottenwechsel für 2022 geplant.



Neuer, moderner Standort

Gegen Ende dieses Jahres heisst es für viele TCS-Mitarbeitende: Umziehen! Mit der Eröffnung des neu gebauten Standorts in Ostermundigen bei Bern werden die Deutschschweizer Verwaltungsstandorte des Zentralclubs in einem modernen Bürogebäude gebündelt. Rund 400 Personen der insgesamt 1700 Mitarbeitenden werden hier arbeiten. Der Hauptsitz wird weiterhin in Vernier bei Genf sein, wo die Wurzeln des TCS sind.



TCS Autosuche mit CO₂-Rechner

Beim Kauf eines Autos spielen heute weit mehr Kriterien eine Rolle als nur der Anschaffungspreis. Mit der Autosuche auf der TCS-Website lassen sich die tatsächlichen Kosten, die ein Fahrzeug während seines Betriebs verursacht – die «Total Cost of Ownership» –, berechnen und vergleichen. Da auch der ökologische Fussabdruck eines Autos immer mehr ins Gewicht fällt, hat der TCS zusammen mit dem Paul Scherrer Institut die Autosuche um den weltweit ersten Klimabilanzrechner ergänzt. So lässt sich die CO₂-Bilanz von jedem in der Schweiz erhältlichen Automodell, vom Diesel bis zum Elektroauto, berechnen.



Sichtbares Engagement

Seit vielen Jahren finanziert und verteilt der TCS Leuchtwesten für Primarschülerinnen und -schüler. Für den Schulstart 2021 wurden die reflektierende Weste nun von Grund auf überarbeitet: Sie ist jetzt mit einem Reissverschluss und einem Kragen versehen und kann in der Grösse angepasst werden. Dank dem Einfluss von «Made visible», der Inspirationsquelle des TCS für stylische Sichtbarkeit, ist sie zudem modisch auf der Höhe der Zeit – oder, wie Kinder sagen, cool. Auch die vom Fonds für Verkehrssicherheit finanzierten und vom TCS verteilten Leuchtgürtel für Kindergärtler, die sogenannten Trikis, kommen nach den Sommerferien in einem neuen Look daher.

Genf 1896 – das erste Kapitel

Er liebt Gedichte und das Veloziped. Als Frédéric Raisin am 1. September 1896 zusammen mit 204 Kameraden den TCS gründet, träumt er von einer Schweiz, in der man mit dem Fahrrad problemlos reisen kann. Eine historisch-literarische Rekonstruktion der Geburtsstunde des Clubs aus Sicht seines ersten Präsidenten.



Frédéric Raisin, erster Präsident des TCS



Text — Dominic Graf

Automobil ...», nuschelt Frédéric Raisin. Er steht am grossen Fenster im Arbeitszimmer seines Genfer Appartements und blickt auf das verregnete Kopfsteinpflaster. Nur eine Woche nach seinem 45. Geburtstag trägt er erneut seinen besten Anzug. Während er die Fussgänger und Kutschen, die sich in den Pfützen spiegeln beobachtet, streicht er gedankenverloren seinen Schnurrbart glatt. Das macht er immer, wenn er konzentriert nachdenkt, etwa bei einem komplizierten Rechtsfall oder beim Schreiben seiner satirischen Gedichte und Artikel, die er unter dem Anagramm Nisiar im «Intermédiaire» publiziert.

Seit er nicht mehr Ständerat für den Kanton Genf ist, hat er mehr Zeit für die Lyrik, besonders für die Werke von Leopoldo Diaz, die er seit kurzem begonnen hat, ins Französische zu übersetzen. Frédéric Raisin ist ein hochgebildeter Mann und sein politisches Engagement sowie seine Tätigkeit als Richter am Zivilgericht haben ihm ein hohes Ansehen in der Genfer Bourgeoisie eingebracht. Sein Wort hat Gewicht.

Eine starke Stimme

Noch immer schaut er auf die Strasse unter ihm, die Augenbrauen hochgezogen. «Hier sollen bald Maschinen mit Verbrennungsmotor fahren? Auf diesen Strassen?», denkt er und schüttelt den Kopf. Er lässt seinen Blick über die Dächer Genfs in Richtung Osten, nach Frankreich wandern.

«Nein, zuerst sind wir dran. Die Franzosen haben es vorgemacht und schon vor Jahren den Touring-Club de France gegründet. Auch wir brauchen eine starke Stimme. Vom heutigen Tage an werden wir dem herrlichsten aller Fortbewegungsmittel, dem Veloziped, jene politische und gesellschaftliche Bedeutung verleihen, die es verdient.» Ans Automobil, dessen Nutzen er ohnehin skeptisch betrachtet, will er zum jetzigen Zeit-

punkt keine Gedanken mehr verschwenden.

Im Windschatten der aufstrebenden Stadt Genf, die mehr und mehr zum Schweizer Zentrum der Urbanisierung und Industrialisierung wird, hat auch die Anzahl der neuen Zweiräder stark zugenommen. Von mehreren Tausend ist bereits die Rede. Ob zu Geschäftsterminen oder für Radtouren mit Freunden, auch Frédéric hat den praktischen und geselligen Nutzen für sich erkannt.

Doch noch kämpfen die Velozipedisten mit vielen Hindernissen – das flinke Zweirad scheint seiner Zeit voraus. Die Strassen befinden sich in solch katastrophalem Zustand, dass Unfälle und Pannen zur Tagesordnung gehören. Schilder, Wegweiser, Karten oder Reiseführer fehlen an allen Ecken und Enden, so dass ein Ausflug meist mit grossen Strapazen verbunden ist.

Erschwerend hinzu kommt, dass das Zweirad längst nicht überall willkommen geheissen wird. Viele Gemeinden haben die Durchfahrt von Dörfern verboten und verlangen von den «rasenden Velozipedisten», abzusteigen und das Rad zu schieben. Man hört auch immer wieder von Bauern, die Steine oder Mistgabeln in den Weg legen, bissige Hunde loslassen oder Drähte auf Kopfhöhe über die Strasse spannen. Die Politik und die Behörden scheint das Ganze nur wenig zu kümmern, und die sechs kleinen Genfer Veloclubs haben kaum Einfluss. Bis heute, diesem wegweisenden ersten September.

«Es ist Zeit. Du willst dich doch nicht zur Versammlung verspäten.» Frédéric's Frau Henriette-Stéphanie steht im Türrahmen des Arbeitszimmers und wartet mit dem Mantel auf ihren Gatten. Wenn er heute Abend



nach Hause kommt, wird er als Präsident des Touring-Club zurückkehren.

Einheit und Aufbruch

Es werden Hände geschüttelt und Schultern geklopft. Frédéric kennt viele der Männer, die gekommen sind. Die meisten gehören dem liberalen und städtischen Bürgertum an – Bankiers, Makler, Ärzte, Kaufmänner. Mit einigen hat er schon Touren unternommen, andere kennt er von seiner Tätigkeit als Jurist und Politiker. Vereinzelt finden sich auch Handwerker, Bäcker, Metzger und Schlosser ein. Das Interesse ist gross. Insgesamt werden 205 Personen gezählt.

Frédéric steigt auf das Podium zu den anderen 14 Herren des Vorstandes, die von nun an die Geschicke des Clubs leiten werden – jeder dem Aufgabengebiet zugeteilt, das seinen Fähigkeiten am besten entspricht. Allesamt erfolgreich in ihrem Metier, die ihre wertvolle Zeit aus Liebe zum Fahrrad unentgeltlich zur Verfügung stellen. Da wäre zum Beispiel der Bankier François de l'Harpe, der sich zusammen mit den Börsenmaklern John Ramel und Jean Diodati um das politische Ressort «Verkehr und Transport» kümmert. Oder die Gebrüder Antoine und Charles Bastard, der eine für die Buchhaltung zuständig, der

Applaus hallt durch den Raum, Einheit und Aufbruch liegen in der Luft.

andere für die «Technik». Die «Revue du TCS», das offizielle Kommunikationsorgan und eigentliche Herzstück des Vereins, wird vom Buchhändler Henry Kündig und dem radsportbegeisterten Arzt Aimé Schwob geführt. Frédéric Raisin wird den Gruppen «Rechtliches» und ebenfalls «Verkehr und Transport» zugeteilt.

Der neue TCS-Präsident bittet um Ruhe. Der Moment ist gekommen, die Absichten des Vereins offiziell zu verkünden: «Der Schweizer Touring-Club bezweckt die Entwicklung des Tourismus und hauptsächlich des Radtourismus. Er wird sich mit Fragen des Verkehrs befassen, sich mit den Behörden auseinander-

setzen und sich für einheitliche Regelungen für die ganze Schweiz, die Eisenbahnen, den Zoll und so weiter stark machen. Ausserdem werden Strassen- und Reiseführer herausgegeben, Schilder aufgestellt, um Steigungen, Gefälle und Richtungen anzuzeigen, sowie Fahrrad- und Gehwege, Strassenausbesserungen und Erste-Hilfe-Posten eingerichtet.»

Applaus hallt durch den Raum, Einheit und Aufbruch liegen in der Luft. Frédéric strahlt. Er ist sich sicher, dass sich der Velotourismus auf dem Sockel des Clubs und seiner Präsidentschaft schon bald zu einer der beliebtesten Reise- und Freizeitgestaltungen im Land entwickeln wird. Sein Traum: ein Club von nationaler Ausstrahlung.



Die leidenschaftlichen Fahrradfahrer von Genf



Eine Herausforderung für Fahrradfahrer: schlechte Strassenzustände Ende des 19. Jahrhunderts

Erfolg und Misserfolg

Nur drei Monate nach der Gründung zählt der TCS schon über tausend Mitglieder. Einerseits profitieren sie von praktischen Dienstleistungen wie dem Mitgliederausweis, der die zollfreie Einfuhr des Fahrrads nach Frankreich ermöglicht, eine kostenlose Arztkonsultation nach einem Unfall oder neuen Strassenkarten und Routenbeschreibungen mit Sehenswürdigkeiten. Auch erste Verträge mit Hotels werden abgeschlossen, die TCS-Mitgliedern einen Preisnachlass gewähren. Andererseits engagiert sich der Club von Anfang an stark auf der politischen Ebene.

Die ersten Forderungen, Petitionen und Beschwerden des TCS flattern in die Büros der Behörden. Und sie bleiben nicht ungehört. Der TCS sorgt fürwahr für ein Machtgleichgewicht zwischen den «Bürgeradfahrern» und der Genfer Stadtverwaltung. In den folgenden Jahren werden die Ausgaben des Strassendienstes stetig erhöht und die Qualität der Strassen verbessert. Dank des

Engagements des Touring-Clubs erlebt das Veloziped in Genf in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts einen zweiten Frühling.

Trotz den Erfolgen in den ersten Jahren seit der Gründung ist Frédéric Raisin unzufrieden. Vor allem die Verhandlungen mit den Hotels gestalten sich schwieriger als erwartet. Weder die geforderten zehn Prozent Rabatt für TCS-Mitglieder im Gegenzug zur Aufnahme des Hotels im TCS-Register noch die Gastfreundschaft gegenüber Veloreisenden sind eingetroffen. Die dadurch erhoffte Strahlkraft des Clubs über Genf hinaus hat sich nicht bewahrheitet. Im Gegenteil: Kurz nach der Jahrhundertwende verliert das Velo immer mehr an Bedeutung, und innerhalb des TCS werden die Stimmen nach einer Automobilsektion immer lauter.

Es ist das Jahr 1909 und Frédéric muss sich eingestehen, dass er nicht mehr der richtige Mann an der Spitze des TCS ist. Nach 13 Jahren legt er das Amt des Präsidenten nieder. Obwohl er nicht alle seine Ziele erreicht hat,



«Der TCS steht seit weit über hundert Jahren für Schweizer Werte wie Zuverlässigkeit, Menschlichkeit und Unabhängigkeit. Hierbei freue ich mich ganz besonders, dass der TCS und die Bâloise seit vielen Jahren eine gegenseitige Kooperation pflegen. Eine so lange Partnerschaft in diesem Bereich ist eine Pionierleistung, die hoffentlich noch lange weiter Bestand haben wird – genauso wie der TCS auch!»

Michael Müller
CEO Basler Versicherungen
Schweiz, Mitglied der
Konzernleitung

hat er gemeinsam mit 204 anderen Veloverrückten das erste Kapitel einer Erfolgsgeschichte geschrieben, die zwei Weltkriege und diverse Krisen überstehen wird und 125 Jahre später eine nationale Bedeutung hat, von der Frédéric wohl nicht einmal zu träumen gewagt hätte.

Quellen

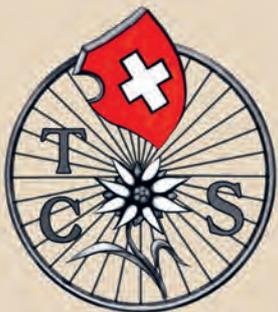
Gil Mayencourt: Les débuts du Touring Club Suisse à Genève; Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930; Historisches Lexikon der Schweiz; TCS

Von einem Verein für Radfahrer zum heute grössten Mobilitätsclub der Schweiz

1908

Der TCS beginnt sein Engagement für die Verkehrserziehung und fordert vom Bundesrat einen obligatorischen Verkehrsunterricht.

Am 1. September 1896 gründen 205 begeisterte Radfahrer in Genf den Touring Club Suisse mit dem Ziel, den Radtourismus zu fördern und das Fahrradfahren sicherer zu machen.



1896

Ab 1914

Die ersten regionalen Sektionen werden gegründet. Diese ersten «Dezentralisierungen» markieren den Beginn der föderalistischen Struktur des TCS.

1911

Auf Begehren der Automobilisten des TCS wird eine Automobilsektion ins Leben gerufen.

1936

Die Touring-Hilfe als Nachfolger des Strassenhilfsdienstes bringt neue Vorteile mit sich. Hilfe ist nun schweizweit und rund um die Uhr verfügbar.



1929

Ein Strassenhilfsdienst wird an diversen Standorten in Holzchalets eingerichtet. Zu den Hauptreisezeiten sind die TCS-Agenten mit ihren Motorrädern und Seitenwagen auf den Hauptstrassen unterwegs.

1958

Der ETI-Schutzbrief wird ins Leben gerufen und unterstützt Inhaber bei finanziellen, technischen oder rechtlichen Problemen unterwegs.

1952

Angesichts von steigenden Unfallzahlen engagiert sich der TCS vermehrt für Verkehrssicherheit und schult das richtige Verhalten im Strassenverkehr.



2008

Im Zeichen der Innovation steht die neu gegründete Mobilitätsakademie des TCS. Sie leuchtet neue und nachhaltige Mobilitätstrends, etwa die Elektromobilität, aus.

1985

Der TCS sagt der Luftverschmutzung den Kampf an und setzt sich für die Katalysator-technik ein.

1975

Die ersten Leuchtgürtel (heute «Triakis») werden an Kindergärtler und Primarschüler verteilt.

1999

Sowohl im Lawinenwinter 1999 als auch nach dem Brandunfall im Mont-Blanc-Tunnel bietet der TCS Hilfe, evakuiert Fahrzeuge oder er investiert in die Verbesserung der Sicherheitslage in den Tunneln.

1996

Das 100-Jahr-Jubiläum: Der TCS bringt zum Ausdruck, dass er die sinnvolle Vernetzung von Auto-, Schienen- und Luftverkehr zur Sicherstellung einer menschenfreundlichen und umweltgerechten Mobilität unterstützt.

1968

Zusammen mit deutschen Partnern werden das erste Mal Kindersitze auf ihre Sicherheit getestet.



2000

Das erste TCS-Verkehrssicherheitszentrum wird in Stockental bei Thun eröffnet. Es gilt damals als das modernste Europas.



Der TCS feiert sein 125-Jahr-Jubiläum.

2021

Campen mit Stil und Komfort



Die herrliche Lage des TCS Camping Lugano-Muzzano geniessen Familien und Paare.

Speziell im Jahr 2020 wurden neue Formen für Ferienaufenthalte im eigenen Land gesucht. Dazu gehörte auch die Erholung in der Natur. Der TCS konnte auf seinen Campingplätzen einen regelrechten Boom verzeichnen. 90 Prozent der Gäste kamen aus der Schweiz. Die Komfortansprüche bei den neuen Gästen in der Campingwelt sind gestiegen.

Kaum eine Tourismusform hat sich in den letzten Jahren stärker gewandelt als das Camping. Begriffe wie «Vanlife» und «Glamping» haben bei vielen Schweizern den Wunsch gestärkt, ungezwungene Ferien in der Natur zu verbringen – ohne dabei auf einen gewissen Komfort verzichten zu müssen.

Das Publikum auf den Campingplätzen ist heterogener geworden und der Wunsch nach Privatsphäre, Individualität und Komfort ausgeprägter. Heute will der Camper nicht nur einen attraktiven Platz in der Natur, er wünscht sich hotelähnliche Infrastrukturen, ein Restaurant sowie einen Shop und Animation.

Glamping, der grosse Trend

Eine Vorreiterrolle nimmt der TCS mit über 70 Jahren Erfahrung als Platzbetreiber insbesondere beim «Glamping» ein. Die Wortkreation aus «Glamour» und «Camping» beschreibt den Trend zu attraktiveren, qualitativ hochwertigen und vor allem auch wetterfesten Unterkunftsformen.

Als innovatives Highlight hatte der TCS in Flims-Laax 2019 ein Pop-Up-Glamping-Dorf lanciert, das aus 22 luxuriösen Zelteinheiten und einem grossen Gemeinschaftszelt bestand. Die unsichere Situation liess 2020 einen Aufbau nicht zu, aber für Juni bis September 2021 steht das Glamping-Dorf wieder auf dem Programm, zusätzlich mit zwei bezaubernden Mahal-Zeltsuiten, Sauna, Massagezelt und Bachdusche.

Der Trend und die Nachfrage nach Glamping-Unterkünften sind ungebrochen. Im Zuge des kontinuierlichen Ausbaus des Angebots bietet der TCS inzwischen in diesem Bereich über 250 Mietunterkünfte an: von luxuriösen Safarizelten über Tipis und Zirkuswagen bis zu einfachen, iglühnlichen Holzhütten.

Campingboom 2020

Aufgrund des Lockdowns bis in den späten Frühling 2020 blickten Camper zuerst mit grosser Sorge auf die Saison. Doch nach dem langen War-



Ferien in der Natur und gewissem Komfort: «Pods» gibt es in Gordevio (TI), Bern und Sempach (LU).



Das Glamping-Dorf in Laax findet 2021 wieder statt.

ten strömten die Leute regelrecht auf die Campingplätze und lösten einen Boom aus. Manchen spontanen Reisenden konnte an der Reception kein Platz mehr angeboten werden. Der TCS verzeichnete 2020 einen Übernachtungsrekord mit einer Zunahme der Logiernächte von 25,4 Prozent. Die durchschnittliche Verweildauer erhöhte sich von 2,8 auf 3,3 Nächte. Der Anteil an Gästen aus der Schweiz auf den TCS-Campingplätzen betrug rund 90 Prozent.

Beim TCS ist man nicht erst seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie überzeugt, dass die Nachfrage nach Ferien in der Natur weiter zunehmen wird. 2021 rechnen die Betreiber wieder mit einem starken Jahr. Ganz gleich, ob die Anreise im ausgebauten Postauto, im trendigen Retrobüssli, mit Zelt und Heringen erfolgt oder eine komfortable Mietunterkunft gebucht wird.

PiNCAMP – campen auf einen Blick

Neben seiner digitalen Ratgeberplattform camping-insider.ch, finden interessierte Camper auf der Buchungsplattform PiNCAMP über 10 000 Campingplätze in ganz Europa, davon über 2000 online buchbar. Sie wurde Anfang 2020 in der Schweiz lanciert und ist ein Gemeinschaftsprojekt des TCS und seines deutschen Pendant ADAC. PiNCAMP ermöglicht es, Campingplätze einfach zu finden und zu vergleichen.

Mit 29 Plätzen, 18 Camping Clubs mit bald 20 000 Camping-Mitgliedern ist der Touring Club Schweiz der grösste Anbieter der Schweiz. Die Mitgliederkategorie Camping wurde bereits 1949 ins Leben gerufen. tcs.ch/camping



«Camping ist ein ganz heisser Ferientrend. Erst recht jetzt in diesen schwierigen Zeiten. Und wer kennt sich hier in der Schweiz besser als der TCS? Nur bescheiden zelten war gestern, heute geht auch edles Glamping. Die Kreativität und Qualität des TCS kennt hier keine Grenzen, darüber freue ich mich sehr.»

Martin Nydegger
Direktor Schweiz Tourismus



Auf sie ist Verlass

Die Patrouille ist und bleibt das Herz des TCS. Schon immer haben die Patrouilleure Tag und Nacht für die Mobilität der Menschen unterwegs gesorgt. Bei Wind und Wetter kommen sie zu Hilfe und haben eine Leidenschaft dafür, auch schwierige Situationen souverän zu meistern. Während die Patrouilleure heute auf modernste Technologie zurückgreifen können, patrouillierten in den Anfängen die Motorradfahrer mit ihren Seitenwagen auf den Hauptachsen der Schweiz, um so auf Hilfesuchende mit Pannen zu treffen. Ein Einblick in Bildern über die TCS Patrouille im Laufe der Jahrzehnte.











Das TCS-Leben in Bildern





Wenn beim Reisen etwas schiefgeht ...



Mit dem Reisen verbindet man unbeschwerter Freizeit. Doch manchmal kommt es anders. Naturkatastrophen, ein falscher Fusstritt und Krankheiten gehören zum Alltag der ETI-Einsatzzentrale – seit über 60 Jahren.

Die Taskforce «Herkules» bearbeitete über 30 000 offene Dossiers.



Im Jahre 1958 hat der TCS unter dem Namen «Entraide Touristique Internationale» die ETI-Zentrale ins Leben gerufen. Mit ihr wurde die Infrastruktur geschaffen, um den Mitgliedern auch im Ausland zur Seite stehen zu können. Eine Frühgeburt in den Ferien in Spanien, eine Autopanne in Slowenien, medizinische Hilfe während eines Krankheitsfalls in Italien, Rechtshilfe nach einem Unfall mit Verletzten oder ein Tauchunfall in Thailand ..., dafür ist die ETI-Zentrale des TCS die zuverlässige Anlaufstelle. Heute ist sie 24 Stunden pro Tag im Einsatz und beantwortet in einem «normalen» Jahr rund 55 000 Hilferufe von Inhabern des ETI-Schutzbriefes.

Wenn unerwartete Ereignisse wie Naturkatastrophen oder politische Unruhen eskalieren und Dutzende oder sogar Hunderte von Mitgliedern betroffen sind, wird beim TCS sofort ein Krisenstab aktiv.

Coronavirus-Pandemie 2020: Rekordzahl an Hilfesuchenden

Die im vergangenen Jahr ausgebrochene Coronavirus-Pandemie erforderte eine noch nie dagewesene Teambobilisierung und -organisation. Als die Pandemie im Januar 2020 in Südostasien ihren Anfang nahm, formierte sich der ETI-Krisenstab, es galt, eine hohe Anzahl an Repatriierungsmassnahmen für viele gestrandete Mitglieder zu organisieren. Doch dies war erst der Anfang: Gegen Ende Februar 2020 erschwerte sich die Situation mit den ersten unter Quarantäne gestellten Regionen in Italien.

Gleichzeitig explodierte die Zahl der Stornierungen, Rückgabe- oder

Rückführungsanträgen. Am 25. Februar 2020 wurde der erste Covid-19-Fall in der Schweiz registriert und bis Ende März gingen in der ETI-Zentrale rund 20 000 Anrufe ein. Von März bis Juni 2020 wurden Hunderte von Mitgliedern aus der ganzen Welt dank des ETI-Schutzbriefes und teilweise in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) durch eigens eingerichtete Flüge repatriert. Covid-19-Patienten wurden unter aufwendigen Sicherheits- und Hygienemassnahmen zurück in die Heimat gebracht.

Die gleichzeitig für das ETI-Team geltende Homeoffice-Pflicht stellte dabei eine zusätzliche logistische und technische Herausforderung dar. Die Priorität lag darin, die hohe Qualität der medizinischen Hilfe aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die vielen Repatriierungsanfragen aufgrund von annullierten Flügen, geschlossenen Grenzen und allen Arten von Mobilitätseinschränkungen zu bewältigen.

Auch nach dem Teil-Lockdown wurde es nicht ruhiger: Über 30 000 offene Dossiers mussten bearbeitet werden. Dafür wurde die Taskforce «Herkules» ins Leben gerufen.

Nutzung von Geolokalisierung

Arbeitete die ETI-Zentrale in seinen Ursprüngen noch mit physischen Unterlagen wie Karten, Enzyklopädien und Telefonbüchern, erleichtern heute Digitalisierung und Technologie den Zugang zu benötigten Daten und den Kontakt mit Mitgliedern und Partnern erheblich.

Dank des in der TCS-App enthaltenen Moduls «Travel Safety»

Stark aufgrund des internationalen Netzwerks

Der TCS setzte sich schon zu Beginn für die Anliegen seiner Mitglieder auch im Ausland ein: als Erstes bei der Zollverwaltung in der Region Genf, damit Veloausflüge ins Hinterland, nach Frankreich, nicht mehr durch Zollabfertigungsvorschriften und -gebühren behindert wurden. Später diente der Abschluss von weiteren Zollabkommen dazu, den Radfahrern den gebührenfreien Grenzübertritt in verschiedene europäische Länder zu ermöglichen.

Die Gründergeneration erkannte die Wichtigkeit der Vernetzung mit dem Ausland. Der TCS war im Jahr 1898 Gründungsmitglied der Ligue Internationale des Associations Touristes (LIAT).

Das internationale Engagement wurde über die Jahrzehnte immer weiter ausgebaut, insbesondere nach der Einführung des ETI-Schutzbriefes. Es sind die Partnerschaften mit den ausländischen Clubs, die es dem

TCS ermöglichen, den Mitgliedern im Ausland auch effektiv Hilfe zu leisten.

Aufgrund von bilateralen und multilateralen Abkommen mit Touringclubs in den Nachbarländern und in der ganzen Welt verfügt der TCS heute über ein weltweites Netzwerk, das er für diese Hilfeleistungen einsetzen kann. Im Gegenzug ist er auch bereit, ausländischen Touristen im Namen und im Auftrag ihres Heimatclubs in der Schweiz beizustehen. Seine Mitgliedschaft im Internationalen Automobilverband (FIA) eröffnet ihm ein Netzwerk von heute 171 Mobilitätsclubs auf der ganzen Welt, das ihm auch Innovationsideen und Impulse für die Zukunft bringt.



«Ich wünsche dem Touring Club Schweiz, der in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen feiert, ein schönes Jubiläum. Er engagiert sich stark für die Verkehrssicherheit, die Umwelt und eine harmonische, gemeinsame Nutzung der Strasse durch Autofahrer, Motorradfahrer, Radfahrer, Fussgänger und Nutzer neuer Formen der urbanen Mobilität. Damit leistet er einen wertvollen Beitrag an die gesellschaftlichen Ziele der FIA und gilt bei allen als führendes Mitglied unseres Verbandes.»

Jean Todt
Präsident der FIA



Ein Ausweis für den Grenzübertritt aus dem Jahr 1900

«Das ganze Team war einer unglaublichen Belastungsprobe ausgesetzt»

«Immer an meiner Seite» ist das Versprechen des TCS. Doch, wer genau hilft mir in schwierigen und gar dramatischen Situationen in meinem Leben? Sechs Mitarbeitende berichten von emotionalen Erlebnissen ihrer Einsätze.



Bernhard Wyder war von 1977 bis 2016 (!) als Patrouilleur und die letzten 25 Jahre als Leiter Patrouille Ost tätig.

Der TCS an der Tour de Suisse

Das geht wohl allen Patrouilleuren gleich: Man kann auf viele interessante Erlebnisse und Begegnungen zurückblicken und weiss nicht, wo und wie man beginnen soll. Viele erinnern sich vielleicht nicht mehr, dass wir die Tour de Suisse mehrmals begleitet haben. Ich war Verantwortlicher des Einsatzes Ende der Achtzigerjahre. Wir begleiteten den Velo- und Reklametross der grössten Schweizer Radrundfahrt als offizielle Pannenhilfe-Organisation. Das war ein besonderes Erlebnis, schliesslich war die Tour de Suisse ein richtiges Volksfest!

Mit den Fahrrädern der Rennfahrer hatten wir nichts zu tun. Dafür gab es Spezialisten.

Wir waren für die Fahrzeuge des Werbetrosses zuständig. Es waren rund 50 Fahrzeuge, die zirka zwei Stunden vor dem eigentlichen Rennstart losfahren und über die Lautsprecher auf dem Dach Werbung für ihre Produkte machten: Matratzen, Müesli, Schokoladeriegel und vieles mehr.

Wie eine Familie waren wir alle zusammen unterwegs. Einigen ungeübten und aufgeregten Fahrern mussten wir bei Manipulationsfehlern oder eingeschlossenen Schlüsseln behilflich sein. Sogar bei defekten Lautsprechern wurde unsere Hilfe in Anspruch genommen!

Die erste Patrouilleurin des TCS

Aufgrund meines Geschlechts gab es nie grössere Probleme, jedoch entstanden durchaus einige amüsante Situationen. Ein älterer Herr beispielsweise hatte eine Panne, weil er das Licht nicht ausgemacht hatte. Seine Batterie war leer, und ich wollte ihn entpannen. Er weigerte sich aber, meinen Dienst in Anspruch zu nehmen – weil ich eine Frau war – und verlangte, dass ich das Auto abschleppte und in die Garage brachte. Zwei Jahre später erhielt ich einen Anruf für einen Einsatz infolge eines defekten Pneus. Als ich eintraf, kamen mir sowohl Auto als auch Besitzer nur allzu bekannt vor. Und siehe da: Es war derselbe ältere Herr. Diesmal hatte er keine Wahl. Ich wechselte das Rad, und er entschuldigte sich in aller Form für den Vorfall zwei Jahre zuvor. Das war nicht das einzige Mal, dass ich fortgeschickt wurde: Als ich eine ältere Dame entpannen wollte, begrüßte sie mich mit den Worten: «Oh, Madame, Sie sind Mechanikerin?» Ich antwortete: «Nein, ich bin Coiffeuse, aber ich werde mein Bestes geben.» Daraufhin verlangte sie nach einem anderen Patrouilleur, aber da war ich zugegebenermassen etwas selber schuld. Ein anderes Mal wurde ich nicht aus Misstrauen an meinen Fähigkeiten abgelehnt, sondern weil ein Mann

wohl eher aus Faulheit angerufen hatte. Als ich für einen Radwechsel eintraf, entschuldigte er – ein gross gebauter, starker Mann – sich für die Störung und wechselte das Rad selbst.

Als erste weibliche TCS-Patrouilleurin war mir wichtig, gleich behandelt zu werden wie meine männlichen Kollegen. Denn schliesslich waren wir alle in diesem Sinn gleich: Wir waren die TCS-Patrouilleure.



Isabelle Marchand arbeitete von 1994 bis 2001 beim TCS als Patrouilleurin.





Bertrand Grillon, Leiter des Case Managements für Spezialfälle, ist seit 2000 für den TCS tätig.



Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull in Island, März 2010

Als der Vulkan ausbrach, hatten wir noch keine Ahnung, welche Schwierigkeiten sich aus diesem Ereignis ergeben würden. Ich war damals Leiter der ETI-Zentrale. Zu der Zeit war es noch nicht möglich, alle Informationen über besondere oder drohende Vorfälle in der Welt über ein digitales System zu erhalten. Also haben wir die Situation in den Medien verfolgt. Im Laufe der Tage bildete sich eine riesige Aschewolke, die zunächst den Luftraum über Nordeuropa und dann, nach drei oder vier Tagen, über ganz Europa blockierte.

Alle Flüge in die Schweiz wurden daraufhin gestrichen. Unsere Mitglieder, die gerade in der Welt unterwegs waren, sassen fest. Glücklicherweise konnten wir andere Trans-

portmittel finden, um sie dennoch sicher nach Hause zu bringen. So charterten wir fast 200 Reisebusse – so viele, wie verfügbar waren – und definierten Sammelplätze in den verschiedenen europäischen Hauptstädten. Der Aufwand für die Koordinierung dieser Massnahmen war beachtlich. Unsere gesamten Teams, auch aus anderen Abteilungen, wurden mobilisiert, um einerseits Tausende Stornierungen und die Rückvergütung der Mitglieder, die nicht mehr verreisen konnten, und andererseits die Koordinierung der Rückkehr von Hunderten im Ausland festsitzenden Mitgliedern zu bewältigen. Insgesamt konnten wir und unsere Partner auf diese Weise rund 4000 Menschen unterstützen und in die Schweiz zurückführen.



Liliane Robuchon arbeitet seit 2017 in der ETI-Zentrale des TCS.

Tsunami-Katastrophe, Dezember 2004

Es war Weihnachten 2004, die ich zu Hause mit meiner Frau und meinen Töchtern verbrachte. Am 26. Dezember klingelte um sechs Uhr morgens mein Telefon. Der Dienstleiter berichtete, dass diverse Anrufe aus Sri Lanka, Malaysia, Thailand und Indonesien eintrafen. Ich vermutete gleich, dass etwas Schlimmes passiert war, aber wir konnten kaum ahnen, wie gravierend es war. Stunde um Stunde zeichnete sich ab, dass eine unglaubliche Katastrophe passiert war. Wir fingen an, zusätzliche Mitarbeitende zu Hause anzurufen und in die ETI-Einsatzzentrale aufzubieten. Die Zahl der eingehenden Anrufe war enorm. Mitglieder suchten Familienangehörige, zu denen sie keinen Kontakt herstellen konnten. Das ganze Team war einer unglaublichen Belastungsprobe ausgesetzt, wurden sie doch mit unfassbar tragischen Schicksalen konfrontiert. Wir versuchten, die Heimreise von Überlebenden zu organisieren, aber leider galt es auch, den Transport von Verstorbenen zu veranlassen. Dafür arbeiteten wir zum Teil mit anderen Clubs international zusammen.

Wir stellten Psychologen ein, die sich um die Mitarbeitenden im Einsatz kümmerten. Jeder ging mit der Belastung anders um. Immer wieder brachen Kolleginnen und Kollegen in Tränen aus. Die Solidarität beim TCS intern war sehr hoch, und diese schwierige Zeit hat uns als Team sehr zusammengeschweisst.



Kaspar Strasser arbeitet seit 25 Jahren beim TCS. Bei der Tsunami-Katastrophe 2004 war er Chef der Einsatzleitung ETI. Heute ist er Head International Affairs Assistance.

Ein schwerer Skiunfall

Wir erleben immer wieder, wie es Menschen von einer Sekunde auf die andere durch eine Krankheit, einen Unfall oder ein Unglück aus der Bahn werfen kann. Ich erinnere mich an eine Familie aus Genf, die im Bündnerland ihre Skiferien verbrachte. Sie hatten drei kleine Buben, die Mutter war mit dem vierten Kind schwanger, die Grosseltern waren auch mitgereist. Der junge Vater stürzte gleich am ersten Skitag sehr unglücklich. Bei der Spitaleinlieferung war rasch klar, dass die Wirbel betroffen waren, wie schwerwiegend konnte noch nicht diagnostiziert werden. Ich rief ihn an, um einige organisatorische Punkte zu klären. Er brach am Telefon in Tränen aus. Schmerzen, Angst und Sorgen plagten ihn. Was würde aus ihm

und seiner Familie werden, wenn er gelähmt wäre? Der Anruf ist mir sehr nahegegangen. Ich versuchte, ihn zu beruhigen und Mut zu machen. Daraufhin bat ich noch einen unserer Ärzte, mit ihm zu telefonieren. Unsere beiden Gespräche halfen ihm.

Natürlich hoffte ich sehr, dass seine Verletzungen nicht allzu schwerwiegend waren. So ein junger Familienvater! Dann kam die Entwarnung. Auch wenn er behandelt werden musste, würde er gehen können. Ich konnte mich um den Rücktransport nach Genf kümmern. Wir rufen unsere Patienten im Nachgang eines Vorfalls immer an. Es war ein schönes Gespräch, als ich ihn am Telefon hatte. Er wirkte zuversichtlich und bedankte sich herzlich für die Unterstützung.



Fabrice Izquierdo,
Leiter der Abteilung Case
Management, ist seit
2012 für den TCS tätig.

Terroranschläge in Paris, November 2015

Es war an einem Freitagabend, dem 13. November 2015. Meine Familie war übers Wochenende zu mir nach Genf gekommen. Wir waren gerade alle im Restaurant und sassen in gemütlicher Runde beim Fondue, als mein Handy, auf dem ich 24 Stunden erreichbar bin, in meiner Tasche zu vibrieren begann. Ich habe eine Nachricht nach der anderen erhalten. Ein Selbstmordattentat im Stade de France in Paris mit mehreren Verletzten und Toten. Da ich eine Zeit lang in Paris gelebt habe, hat mich das tief berührt. Nach dem Attentat im Stadion kam es zu Schiessereien auf den Terrassen im zehnten Arrondissement und dann in der Konzerthalle des Bataclan. Völlig überstürzt verliess ich das Restaurant, um ins Büro zu fahren. Ich musste den Krisenstab zusammenstellen, die Einsatzteams organisieren und entscheiden, wie wir unseren Mitgliedern vor Ort helfen konnten. Es war eine grosse Herausforderung, die Angst der Mitglieder, die in hoher Zahl beim TCS an-

riefen, zu besänftigen. Sie wollten wissen, ob sie ausreisen könnten, sei es, von Paris aus nach Hause oder im Transit durch Frankreich.

Ein weiteres Problem war der komplette Stopp aller Verkehrsmittel in Paris und der Ausruf des Ausnahmezustands für ganz Frankreich ab Mitternacht. Dank unserer Infrastruktur konnten unsere in Not geratenen Mitglieder noch am selben Abend psychologischen Beistand und Sicherheitshinweise erhalten. Es war jedoch unmöglich, die Ausreise zu organisieren, also mussten sich alle in Geduld und Diplomatie üben. Am Dienstag, dem 17. November, wurde der Verkehr in Paris wieder normal aufgenommen. Wir konnten die Mitglieder von da an bei der Organisation ihrer Rück- oder Weiterreise unterstützen. Der Ausnahmezustand wurde in Frankreich fast zwei Jahre lang aufrechterhalten.



«Als traditionsreiche Schweizer Non-Profit-Organisation durch seine Mitglieder getragen, setzt sich der TCS seit 125 Jahren für die Mobilitätssicherheit der Schweizer Bevölkerung ein. Ich bedanke mich im Namen der Rega für die gute, von gegenseitigem Respekt geprägte Zusammenarbeit zugunsten der Schweizer Bevölkerung und wünsche dem TCS für die Zukunft viel Erfolg.»

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der
Geschäftsleitung
Schweizerische
Rettungsflugwacht Rega



**Wir gratulieren dem TCS zum Jubiläum
und bedanken uns für die langjährige
Partnerschaft.**

Ich brauch Entschleunigung.

Auch elektrisch.
Rund 300
E-Ladestationen
auf der Route.

Julierpäss, Graubünden, ©Matthias Nütti



Schweiz.

Ich brauch Schweiz.

Jetzt die Grand Tour of Switzerland entdecken:
[MySwitzerland.com/grandtour](https://www.myswitzerland.com/grandtour)



... eine der sehr wenigen Organisationen ist, welche das Schweizer Wappen im Logo tragen darf?



... in der Schweiz der grösste Anbieter für Drohnenkurse ist?



... sich seit 2008 in seiner eigenen Mobilitätsakademie in Form eines Think- und Do-Tank mit zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilitätsformen beschäftigt?



... eine eigene E-Sport-Liga betreibt?



Wussten Sie, dass der TCS ...

... täglich rund 1300 Personen Hilfe leistet?



Zehn Dinge, die Sie vielleicht noch nicht über den TCS wussten.

... in der Schweiz 1700 Mitarbeitende in über 50 Berufsfeldern, darunter auch Ärzte und Verkehrspsychologen, beschäftigt?



... auch eine Konsumentenschutzorganisation ist und regelmässig Tests im Mobilitätsbereich durchführt, deren Resultate für alle verfügbar sind?



... auch für Velos eine Pannenhilfe anbietet?



... von Radfahrern gegründet wurde?



... sich schon seit 1908 für mehr Verkehrssicherheit in der Schweiz einsetzt?



Ein Verein



Claire Sommerhalder
Mitglied der Sektion Waldstätte
Ich bin nicht nur schon
50 Jahre Mitglied beim TCS,
sondern habe auch 21 Jahre für
ihn gearbeitet!

Pierre-Daniel Chaignat
Mitglied der Sektion Fribourg
Der TCS ist immer für mich da,
wenn ich ihn brauche,
24 Stunden am Tag. Er hat
mir schon in vielen schwierigen
Situationen geholfen.



Enzo Giussani
Mitglied der Sektion Tessin
Entspannt? Natürlich,
ich bin seit 50 Jahren Mitglied
beim TCS.



Werner Fankhauser
Mitglied der Sektion Bern
Eine gewisse Sicherheit bietet
mir der TCS zusammen
mit dem ETI-Schutzbrief, um
bei Bedarf eine direkte
Ansprechstelle in der Schweiz
zu haben.



Andrea Mondada
Mitglied der Sektion Tessin
Wenn ich unterwegs ein gelbes
Auto des TCS kreuze, werde
ich immer daran erinnert, wie er
mir schon geholfen hat.
Danke, TCS.



Josef Weingartner
(auf einem Foto von 1974)
Mitglied der Sektion Schwyz
Die vielen Leistungen
vom TCS sind von grossem
Nutzen. Besten Dank!



treuen Mitgliedern

Nur dank seiner Mitglieder kann der TCS sich für die Schweiz engagieren. Stellvertretend für viele Jubilare einige Mitglieder, die dieses Jahr das 50-Jahr-Jubiläum ihrer Mitgliedschaft feiern. Und es gibt einige Mitglieder, die noch länger dem Mobilitätsclub die Treue halten! Der TCS bedankt sich sehr herzlich.

Ein Jahr zum Feiern

Wenn eine Schweizer Institution Jubiläum feiert, dann mit der ganzen Schweiz. Deshalb geht der TCS in seinem Jubiläumsjahr auf Erlebnistournee durch zwölf Schweizer Städte.



Das grosse Leuchtrad in einem 15 Meter hohen Gerüst weist den Weg: Hier macht gerade die Erlebnistournee des TCS halt. Das 125-Jahr-Jubiläum ist ein Fest für alle, deshalb besucht der Mobilitätsclub von Mai bis November 2021 unter dem Motto «Seit 125 Jahren unterwegs» zwölf Schweizer Städte.

Erlebnisse, Unterhaltung, Testparcours

In vier Erlebniscontainern erfahren Besucherinnen und Besucher einiges über den TCS: über seine Geschichte, wie er sich für seine Mitglieder und die Verkehrssicherheit engagiert und im Dienst der Schweiz steht. Ein Blick in den Zukunftsbrunnen zeigt mit einem Augenzwinkern Szenarien, wie die Mobilität in Zukunft aus-

sehen könnte. Lichteffekte und optische Täuschungen sorgen für ein spezielles Erlebnis.

Auf der Showbühne wird für Unterhaltung für Gross und Klein gesorgt. Dazu gehören tagsüber Zauberer oder Märchenerzähler, abends Livemusik. Jede Stadt bietet ihr eigenes, lokales Programm (Details auf tcs125.ch).

Schon einmal mit einem Cargo-velo gefahren? Oder ein E-Trottinett ausprobiert? Der Parcours bietet eine gute Gelegenheit dazu. Wo es der Platz in der jeweiligen Stadt zulässt, steht auch der Van der TCS eSports League. Hier ist gamen angesagt.

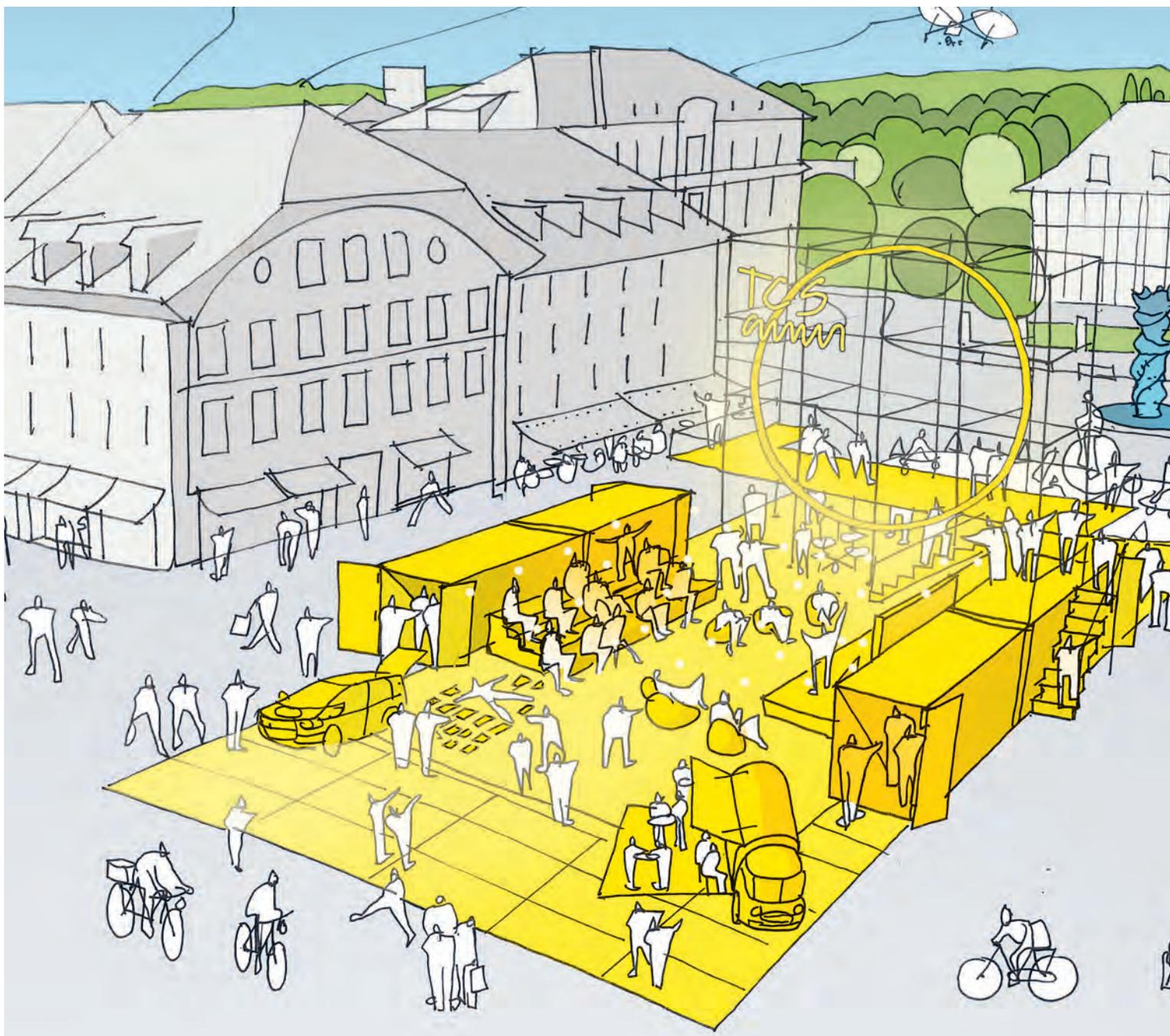
Der gesamte Bereich ist öffentlich und kostenlos zugänglich, ganz gleich, ob TCS-Mitglied oder nicht. Mit einem umfassenden Schutzkonzept und konsequenter Einhaltung

geltender Hygiene- und Sicherheitsmassnahmen wird für die Gesundheit der Besucherinnen und Besucher gesorgt. Es darf gefeiert werden, soweit es kantonale oder nationale Vorgaben zulassen. Aufgrund der Corona-Pandemie gab es erste Terminverschiebungen. So bildet nicht wie ursprünglich vorgesehen Zürich im April den Auftakt, sondern Luzern im Mai.

Vorteile für Mitglieder

Auch wenn der TCS mit der ganzen Schweiz feiert, ein paar Aktivitäten sind den Mitgliedern vorbehalten. So die Teilnahme am grossen Jubiläumswettbewerb mit Preisen von über 125 000 Franken. Im TCS-Benefits-Programm bieten einige Partner spezielle Vergünstigungen an. Und schliesslich gibt es für Ferien in der Schweiz spezielle Hotelangebote in ausgewählten Regionen.

Der TCS feiert sein Jubiläum in zwölf Stadtzentren mit der Öffentlichkeit.





Die Sondermarke der Post stellt das Engagement für die Verkehrssicherheit ins Zentrum.
© Die Schweizerische Post AG



Sondermarke «Sicherheit auf der Strasse»

Die Post gibt anlässlich des Jubiläums eine Sondermarke heraus, die sich ganz auf das Thema Verkehrssicherheit konzentriert. Die besondere Form der Marke zeigt in der Perspektive eine Strasse mit einem im Zentrum stehenden, leuchtend gelben Fussgängerstreifen. Die aufgestellte Taxiziffer kann als Leitplanke verstanden werden. Auch die Farbgebung der Briefmarke symbolisiert das Thema Sicherheit und lehnt sich an die vom TCS abgegebenen Westen an, die Kinder auf dem Schulweg tragen. Dementsprechend ist der Briefmarkenhintergrund in Silber gedruckt. All diese Eigenschaften machen die Sondermarke zu einer eigentlichen Sicherheitsbriefmarke.

Etwas für den Gaumen

Die Schuler St. Jakobs Kellerei mit Sitz in Seewen, Kanton Schwyz, hat exklusiv einen TCS-Jubiläumswein kreiert. Damit es ein Schweizer Wein wird, wurde eine Assemblage aus den drei Regionen Tessin, Graubünden und Wallis aus Merlot, Pinot Noir sowie Cornalin, Humagne Rouge, Diolinoir und Syrah geschaffen. Der Ausbau der Weine erfolgte im Barrique aus der hauseigenen Küferi während mindestens zwölf Monaten.

#tcs125

Die Website tcs125.ch informiert über alle Jubiläumsaktivitäten sowie Hintergründe zum TCS inklusive den Meilensteinen seiner 125-jährigen Geschichte.

Wer es auf die Social Media Wall der Jubiläums-Website schaffen will, postet am besten seine schönsten TCS-Jubiläumserlebnisse mit #tcs125 auf Facebook oder Instagram.

Die 12 Stationen der Erlebnistournee



- 1** 20.–22. Mai
Luzern, Europaplatz
- 2** 4.–6. Juni
Bellinzona, Piazza del Sole
- 3** 11.–13. Juni
Fribourg, Georges-Python-Platz
- 4** 17.–19. Juni
St. Gallen, Gallusplatz
- 5** 14.–16. August
Basel, Barfüsserplatz
- 6** 20.–22. August
Aarau, Markthalle und Färberplatz
- 7** 27.–29. August
Neuchâtel, Place du Port
- 8** 10.–12. September
Sion, Place de la Planta
- 9** 24.–26. September
Vevey, Place du Marché
- 10** 1.–3. Oktober
Genf, Plaine de Plainpalais
- 11** 22.–24. Oktober
Bern, Waisenhausplatz
- 12** 12.–14. November
Zürich, Bahnhofshalle

Bitte prüfen Sie die Termine vor Ihrem Besuch nochmals auf tcs125.ch. Verschiebungen aufgrund der Covid-Situation sind möglich.

Titeuf mit der rebellischen Haarlocke ...

... gibt dir für den Schulweg wichtige Tipps.

Kindern und Eltern die richtigen Verhaltensweisen auf dem Schulweg näherbringen? Dies geht auch auf spielerische Weise. Der weltberühmte Westschweizer Comiczeichner Zep engagiert sich mit dem TCS für mehr Sicherheit auf dem Schulweg.

Zusammen mit der Abteilung Verkehrssicherheit des TCS wurden acht Situationen in Comics mit der beliebten Figur Titeuf umgesetzt. Die Plakate werden Lehrpersonen und Verkehrserziehungsverantwortlichen der Polizei in der ganzen Schweiz kostenlos zur Verfügung gestellt. Hier eine Kostprobe daraus.



Impressum

Jubiläumsmagazin
des Touring Club Schweiz

Herausgeber

Touring Club Schweiz
Postfach 820, 1214 Vernier

Chefredaktion

Vanessa Flack

Redaktion

Dominic Graf
Jörg Beckmann
Moreno Volpi
Daniel Graf
Sara Amati
Sophie Hausermann

Fotoverweise

Titel: TCS-Archiv, Kilian Kessler
Rückseite: TCS-Archiv, Emanuel
Freudiger
Editorial: Emanuel Freudiger
Seite 27 unten rechts: Kilian Kessler
Seite 53 oben rechts: Robert Aebi

Konzept/Gestaltung

Source Associates AG

Korrespondenzadresse

Projektleitung TCS-Jubiläum
Postfach, 3001 Bern

Auflage

Gesamtauflage	110 000
Deutsch	60 000
Französisch	40 000
Italienisch	10 000

Distribution

Erhältlich an jeglichen Kontaktpunkten
des TCS:

- TCS-Zentralsitz in Vernier und
Kontaktstellen der 23 Sektionen
der Schweiz
- Öffentliche Erlebnistournee
in zwölf Städten der Schweiz
- Technische Zentren
- Zentren Training & Event
- TCS-Campings
- Eigenveranstaltungen wie eMobility
Days, Messepräsenzen u.a.

Digitale Ausgabe auf tcs125.ch

Alle Texte und Fotos sind urheber-
rechtlich geschützt.
Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit schriftlicher Genehmigung
des TCS.

Herstellung

Swissprinters AG
Brühlstrasse 5
4800 Zofingen
Tel. 058 787 30 00

 SWISSprinters



gedruckt in der
schweiz

