



125 Jahre Geschichte

Von 1896 bis 2021

01

Impressum

Herausgeber

Touring Club Schweiz

Brand Services

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Alle Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt.

© 2024 Touring Club Schweiz

02

Vorwort

Geschätzte Leserinnen,
Geschätzte Leser

Als der Touring Club Schweiz 1896 gegründet wurde, konnte sich wohl keiner der Gründer vorstellen, dass ihr Werk über 125 Jahre später nicht nur auf eine reiche Vergangenheit zurückblicken kann, sondern auch die Zukunft mit Zuversicht angehen kann.

Seit vielen Jahrzehnten ist der TCS nicht mehr aus der Schweiz wegzudenken. Er hat das 20. Jahrhundert mit einem Leistungsausweis, der sich sehen lassen kann, durchquert und das 21. Jahrhundert bereits erfolgreich in Angriff genommen. Über die Jahre hat der TCS ein sicheres Fundament geschaffen, geprägt von solidem Handwerk, Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit. Dabei nutzt er die technologischen Errungenschaften im Interesse seiner Mitglieder, passt sich der Entwicklung der Gesellschaft an und gestaltet die Mobilität seiner Mitglieder und der gesamten Bevölkerung mit.

Der vorliegende historische Auszug zum 125. Jubiläum soll die Leistungen der Gründer und ihrer

Nachfolger aufzeigen – die grossen Meilensteine, aber auch die kleinen Erfolge, die Arbeiten im Hintergrund. Nebst einer chronologischen Abhandlung der TCS-Geschichte werden auch thematische Schwerpunkte gesetzt, welche die Entwicklungen noch eindrücklicher veranschaulichen. Diese Illustration zeigt, dass der TCS – mit unternehmerischem Geist und innovativem Denken – immer Altes verbessert und Neues gewagt hat. Diesen Weg wird der TCS auch in Zukunft verfolgen.

Der Blick zurück soll Grundlage, Inspiration und Nordstern für die Zukunft des TCS sein, die Geschichte als Grundstein der Erfolge der Zukunft.



Peter Goetschi
Zentralpräsident

03

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	02
Vorwort.....	03
Inhaltsverzeichnis.....	04
Einleitung.....	06
Chronologie bedeutender Meilensteine.....	08
Entwicklung des TCS-Logos.....	14
Evolution des TCS.....	16
Ende 19. Jahrhundert: das Velo als individuelles Verkehrsmittel.....	16
Frühes 20. Jahrhundert: mehr Mobilität und mehr Verantwortung.....	17
Zwischenkriegszeit (1918–1939): das Automobil und seine Bedürfnisse.....	19
Der Zweite Weltkrieg (1939–1945): neue Antriebe und Ziele.....	20
Nachkriegszeit: freie Fahrt und freie Zeit.....	21
1960er- und 1970er-Jahre: mehr Sicherheit für alle.....	22
1980er-Jahre: Schutz der Umwelt und Wir-Gefühl.....	23
1990er- und 2000er-Jahre: Suche nach neuen Mobilitätskonzepten.....	24
2010 bis 2021: Digitalisierung und Elektromobilität.....	26

Thematische Schwerpunkte.....	30
Alternative Antriebe.....	31
Externe Mobilitätsfaktoren.....	34
Frauen für den TCS – der TCS für Frauen.....	36
Nostalgie der Patrouilleure.....	39
Outdoor, Camping und Hotels.....	43
Sektionen.....	46
Cluborgan.....	49
Kooperationen.....	51
Services.....	53
TCS und die Welt.....	59
Verkehrspolitik.....	61
Verkehrssicherheit.....	71
Nachhaltige Mobilitätslösungen.....	74
Entwicklung der Mitgliederzahlen.....	78
Zentralpräsidenten und Generaldirektoren.....	80
Der TCS schreibt die Erfolgsgeschichte weiter.....	82
Abbildungsverzeichnis.....	84
Quellen.....	87

04

Einleitung

Weit über ein Jahrhundert traditionsreiche Geschichte zum Allgemeininteresse: Von Anbeginn sah der TCS seine Hauptaufgaben darin, die Interessen seiner Mitglieder – der Radfahrer und einige Jahre später vermehrt auch der Automobilisten – umfassend zu vertreten. Im Verlauf seiner Geschichte ist der TCS stets mit Problemen rund um den Strassenverkehr sowie mit Fragen im Zusammenhang mit Strassenverkehrsabgaben konfrontiert worden.

Auch wenn die Sachfragen, mit denen sich der TCS beschäftigte, im Grunde genommen immer noch dieselben sind, ist doch im Laufe der Zeit die Erkenntnis gereift, dass der TCS bei der Erfüllung seiner Aufgabe, nämlich die Interessen seiner Mitglieder zu wahren, nicht nur rein «automobilistische» Interessen verfolgen kann.

Mit seinem Wachstum wuchs zugleich die Verpflichtung, nicht einzig das Interesse seiner Mitglieder, sondern stets auch dasjenige der gesamten Bevölkerung im Auge zu behalten. So waren die Dienstleistungen, die der junge Club anbot, auf die Bedürfnisse der einzelnen Mitglieder zugeschnitten, aber immer unter Berücksichtigung des Gemeinwohls.

Mit dieser konsequent verfolgten Philosophie, die darin besteht, jederzeit Problemlösungen anzubie-

ten und seine Dienstleistungen auszubauen, ist der TCS vom bescheidenen Radfahrerclub zum grössten schweizerischen Mobilitätsverein aufgestiegen. Auch wenn heute andere Transportmittel zur Verfügung stehen, Schranken abgebaut worden sind und sich die Horizonte erweitert haben, ist das Ziel dasselbe geblieben: als massgebende Konsumentenschutzorganisation im Mobilitätsbereich mit Rat, Schutz und Hilfe immer an der Seite seiner Mitglieder zu sein.

Heute ist der TCS der grösste Mobilitätsclub der Schweiz. Er steht im Dienste der Schweiz und setzt sich für eine sichere und nachhaltige Mobilität ein, ob zu Fuss, auf dem Velo, dem Motorrad, mit dem Auto, öffentlichen Verkehrsmitteln oder neuen, urbanen Mobilitätsformen. Jeder zweite Haushalt vertraut heute dem TCS.

Es ist eindrucksvoll wie sich die Institution TCS in der Vergangenheit unermüdlich für seine Mitglieder, für die Bevölkerung, für die Schweiz eingesetzt hat. So sollen die historischen Befunde seines traditionsreichen Engagements zugunsten des Allgemeinwohls über die Zeit als Stück Kulturgut der Schweiz, die Verankerung des TCS in der Gesellschaft, aufgezeigt und verfügbar gemacht werden.

Hinweis

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Text die männliche Form gewählt, nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige aller Geschlechter.

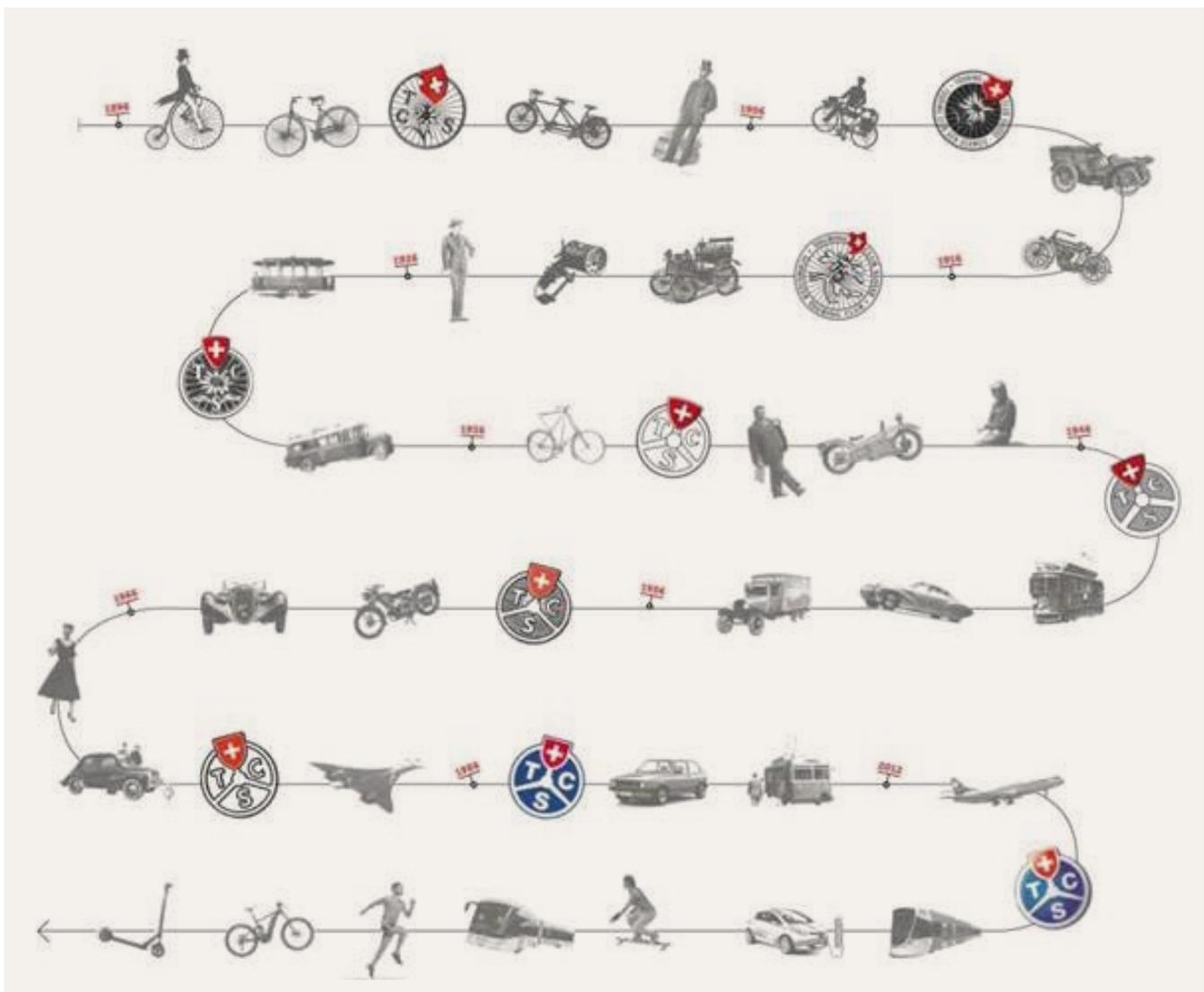


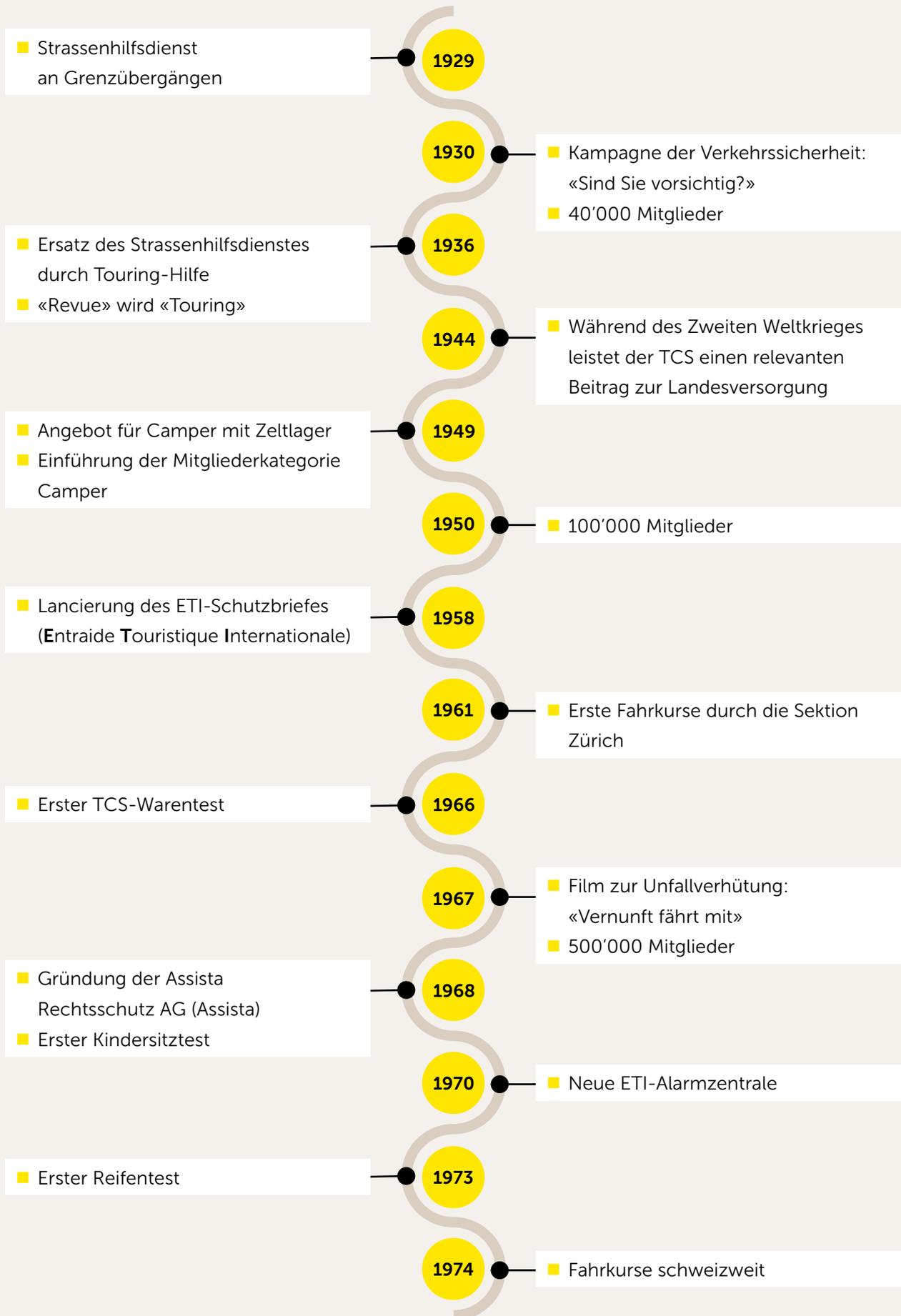
Abb. 1: Der TCS im Laufe der Jahre

05

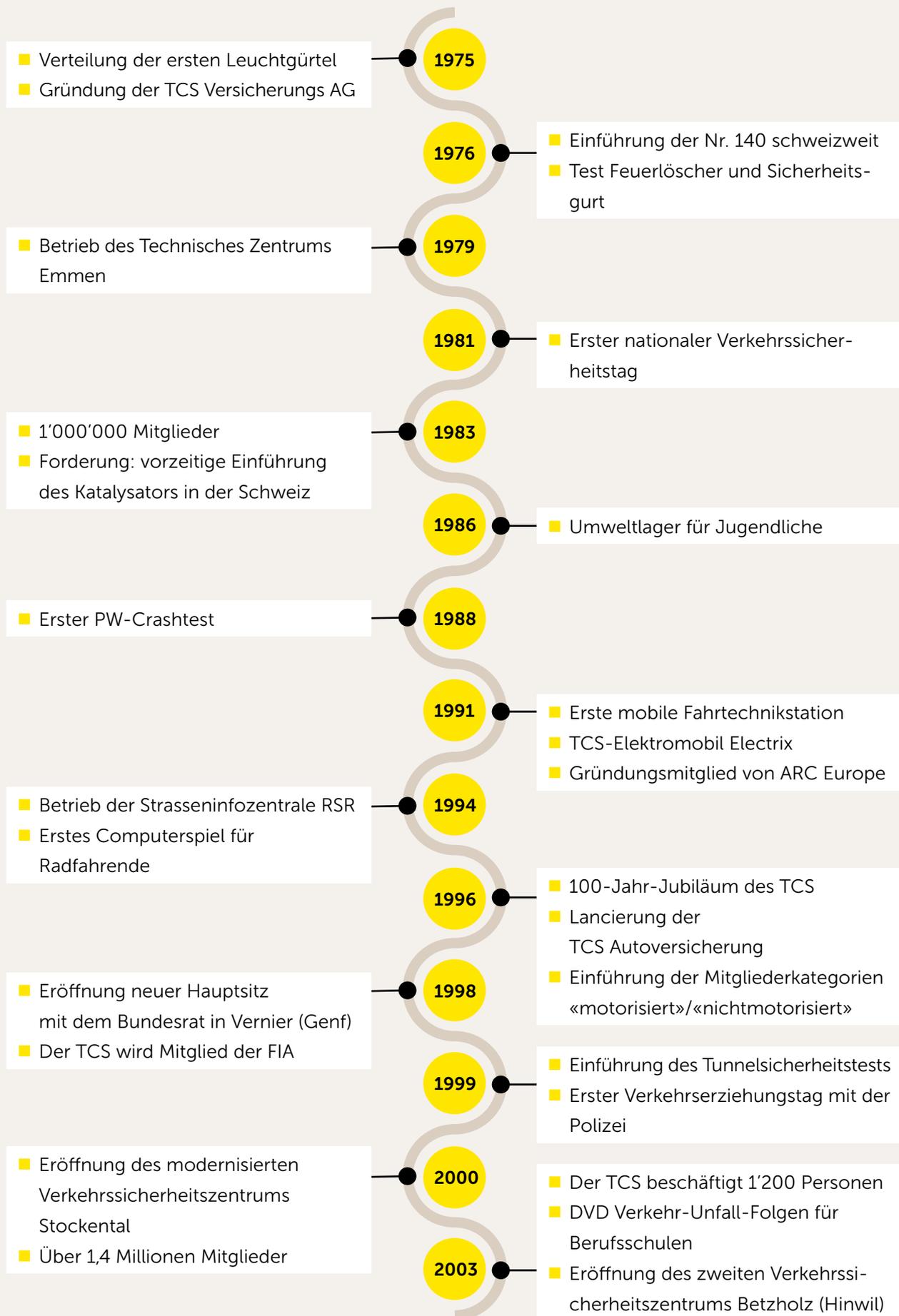
Chronologie bedeutender Meilensteine

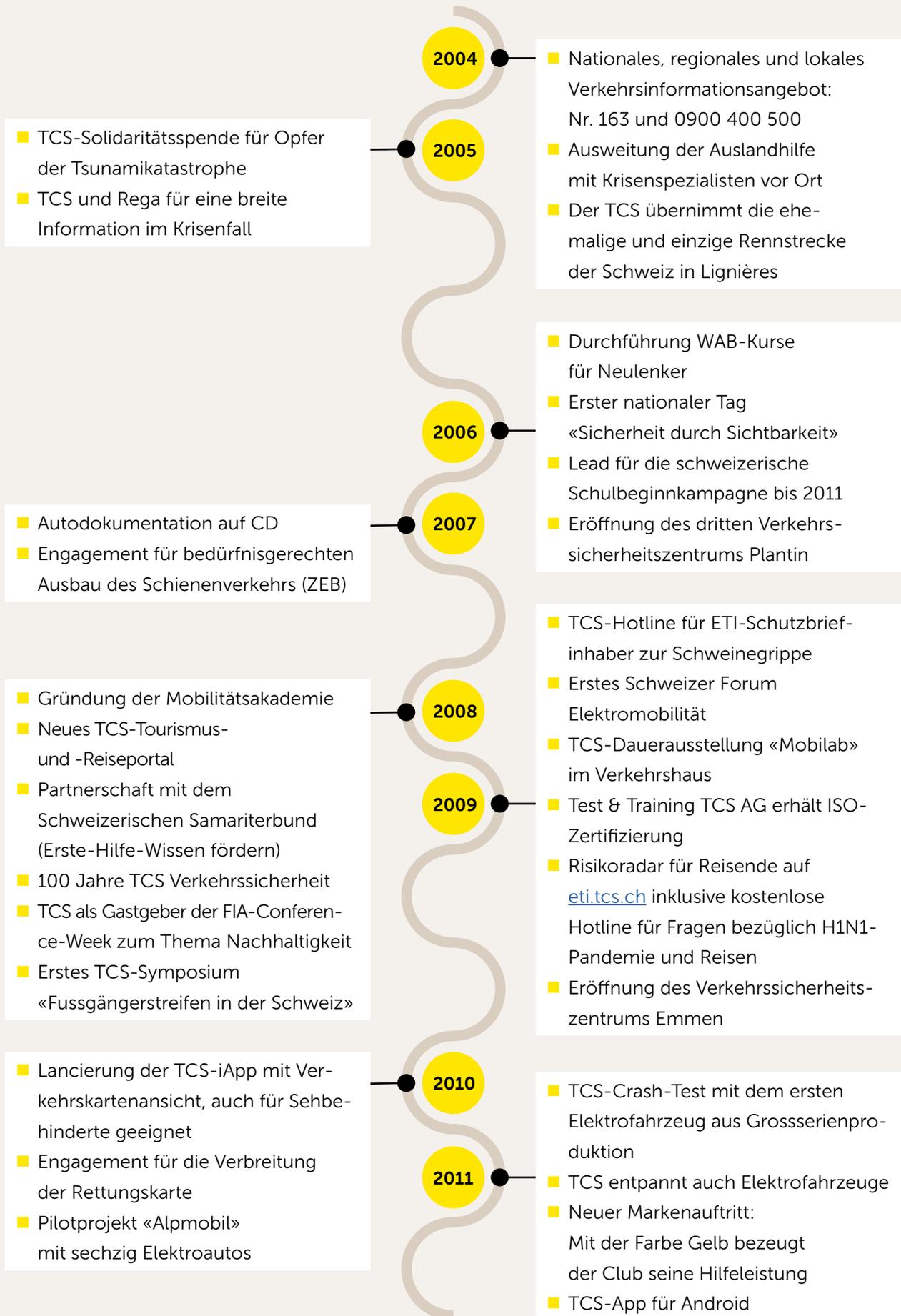
Die nachfolgende chronologische Darstellung verschafft einen Überblick über bedeutende Meilensteine der Entstehung und Entwicklung des Touring Club Schweiz im Dienste der Schweiz.





10 Chronologie bedeutender Meilensteine





12 Chronologie bedeutender Meilensteine

2012

- Organtransport
- Der TCS unterstützt das System für die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs (cartribe.ch)
- Erster Schweizer Mobilitätssalon für Seniorinnen und Senioren
- Gründung Verband «Swiss eMobility»
- Eröffnung des Verkehrssicherheitszentrum Derendingen

2013

- 1. **World Collaborative Mobility Congress** «wocomoco»
- Ambulanzjet für medizinische Repatriierungen und Organtransporte
- Onlineinformation von rund 8'000 rollstuhlgängigen Behindertenparkplätzen in der Schweiz

2014

- Kostenloser Onlinereiseplaner inkl. ÖV und Direktlinks zu Buchungsmöglichkeiten und Kompensation der CO₂-Emissionen
- Lancierung Glamping-Angebote
- Lignièrès Historique: Swiss Energy Grand Prix als weltweit erstes Zwölfstundenrennen für Elektrofahrzeuge

2015

- Engagement für Schnellladestationen entlang der Autobahn
- Lancierung von play4safety.ch
- Lancierung der weltweit ersten Cargobike-Sharing-Plattform Carvelo2go

2016

- Lancierung der TCS Bike Assistance
- Kleinwagentest zur Gesamt-CO₂-Bilanz
- Erste TCS Drive-In Movies (Autokino)

2017

- Erster TCS-Reisebarometer
- Lancierung der Drohnenkurse
- Einführung der E-Bike-Patrouille

2018

- Lancierung der FVS-Kampagne «MADE VISIBLE»
- Mobilitätsakademie untersucht gesellschaftliche Aspekte des automatisierten Fahrens
- Lancierung der TCS-App «Travel Safety»
- Erstes Campingfestival der Schweiz
- 50 Jahre Kindersitztest
- Lancierung der TCS-App «Einfach mobil» mit Buchungs- und Kaufmöglichkeit

2019

- Lancierung der TCS-Drohnen-App
- Sammelaktion von Kindersitzen mit der FIA für benachteiligte Familien in Osteuropa
- Lancierung der ersten Schweizer Mobilitätsarena
- Einführung Spezialanhänger «eCharge» für Patrouilleure
- Europäischer Verkehrserziehungswettbewerb (ETEC) beim TCS
- Kurs für E-Trottinette
- Rund 1,5 Millionen Mitglieder

2020

- Der TCS fördert die Elektromobilität mit eigenen E-Mobilitätstests, Pop-up-Store eGarden, eMobility-Days, eMobility-Supportdienste, E-Barometer, TCS eCharge-App
- Der TCS ist als Partner von «COROSOL – der **Coronavirus** Solidaritätsfonds»
- Der TCS lanciert eigene medizinische Onlineplattform «TCS MyMed»
- Erste Drohnen-eLearning-Plattform

2021

- 125-Jahr-Jubiläum
- **Auf eine spannende Fortschreibung!**

06

Entwicklung des TCS-Logos

Seit der Gründung des TCS im Jahre 1896 hat das Logo mehrere grafische Anpassungen erlebt – die runde Form und das Schweizer Wappen blieben aber immer erhalten. Ursprünglich ehrten Velospeichen und ein Edelweiss die Radfahrer, die den Club gründeten, um den Velotourismus in der Schweiz zu fördern. In den Dreissigerjahren entwickelte sich der Automobilmarkt und der motorisierte Privatverkehr, der Club wurde vielseitiger und wuchs zum grössten Automobilclub des Landes auf. Diese Änderungen spiegelten sich auch im Logo wider: Ein Steuerrad ersetzte nach und nach die Velospeichen, und die drei Buchstaben des Clubnamens TCS ersetzten das blumige Symbol der Schweizer Alpen.



1896



1906



1916



1956



1966



1996

Aus Anlass seines 100-Jahr-Jubiläums 1996 wurde das traditionelle TCS-Logo modernisiert, der blaue Markenkern ergänzt nunmehr farblich das beständige rote Schweizerwappen. Mit einem zusätzlichen gelben Hintergrund auf allen Trägern des Markenzeichens ab 2012 zeugt das neue Logo von Dauerhaftigkeit und Aufgeschlossenheit, mit der Farbe Gelb bezeugt der Club seine Verbundenheit mit seiner ursprünglichen Mission: die Hilfeleistung. Es ist eine relativ seltene Konstante in der gestalterischen Entwicklung des Logos, das weit über ein Jahrhundert lang die gleiche Grundstruktur beibehalten konnte. Als eine der sehr wenigen Organisationen wurde dem TCS als Traditionsunternehmen 2017 die Ausnahmeregelung für das Tragen des Schweizer Wappens im Logo gewährt. Denn in der öffentlichen Wahrnehmung und in seiner Markenidentität ist der TCS ein Stück Schweiz, auch weil er die nationale Verkehrspolitik entsprechend prägte.



1926



1936



1946



2008



2012

Hinweis:

Alle Logos stehen als Download zur Verfügung. Dazu bitte das jeweilige Logo (Bild) anklicken.

07

Evolution des TCS

Ende 19. Jahrhundert: das Velo als individuelles Verkehrsmittel

Das Ende des 19. Jahrhunderts ist die Zeit des Auf- und Umbruchs. Die endgültige Entfaltung der Industrialisierung in Europa brachte für die einen Wohlstand und Fortschritte, bedeutete für die Mehrheit jedoch Elend und lange Arbeitstage. Traditionelle, starre Gesellschaftsvorstellungen und Ortsgebundenheit stehen dem Wunsch nach sozialer und geografischer Mobilität gegenüber – eine Zeit voller Gegensätze.



Das ausgehende 19. Jahrhundert ist eine bewegte Zeit. Damit sind nicht nur kulturelle, soziale oder politische Entwicklungen gemeint, sondern insbesondere auch die gesteigerte Mobilität. Die Gründung des TCS 1896 lässt sich nahtlos in diesen Kontext einordnen. Das Fahrrad als Ausdruck und neues individuelles Fortbewegungsmittel steht im Mittelpunkt der Vereinsgründung, denn es verspricht neue Freiheiten, die weder die Eisenbahn noch die (Post-)Kutsche bieten können. Zur Gründungszeit war das Fahrrad noch nicht ganz im Mainstream angekommen, sondern war ein (gut-)bürgerliches Phänomen,

weshalb vor allem Freizeit und (grenzüberschreitender) Radtourismus im Mittelpunkt standen. Schon damals war neben dem Wunsch einer mobileren Welt auch der Wunsch nach mehr Sicherheit und Orientierung vorhanden. Denn die grössere Mobilität über die Grenzen des Alltags und somit über den Wohnort hinaus stärkte das Bedürfnis nach Strassenkarten, Wegweisern und einheitlichen Verkehrsregeln (mehr dazu im thematischen Schwerpunkt «Services» – «Wegweiser, Karten und Routenplanung»).



Abb. 13: Gründer des Touring Club Suisse

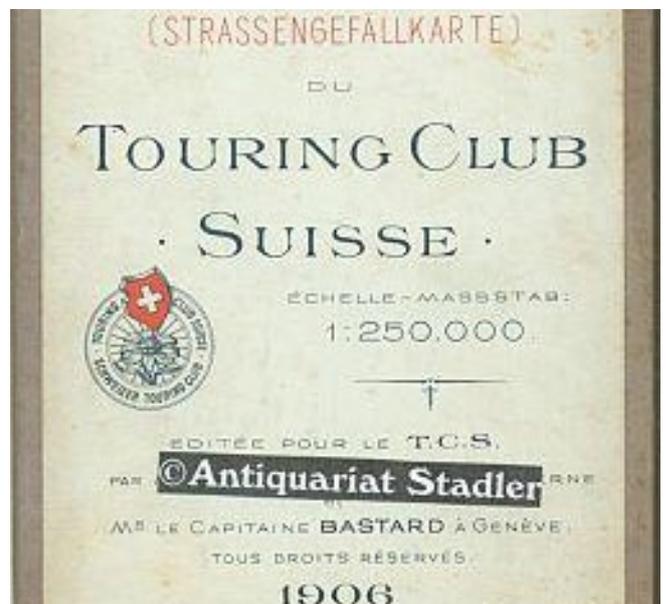


Abb. 14: Strassenkarte 1906

Frühes 20. Jahrhundert: mehr Mobilität und mehr Verantwortung

Die Zeit Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg ist als eine Epoche zu denken. Auffallend ist auch die rasante technische Entwicklung und vor allem die Durchsetzung und zunehmende Massenverbreitung dieser Erfindungen. Zu nennen sind da z. B.: Telegramm und Telefon, Fahrrad und Automobil – Distanzen werden kürzer.

**Aufkommen
des Automobils**

**Einheitliche
Verkehrsregeln**

**Gesundheit und
Verkehrsunterricht**

**Erste
Automobilsektion**

Kaum hat das Fahrrad in der Schweiz Fuss gefasst, da bahnt sich bereits die nächste Verkehrsrevolution an: das Automobil. Zuerst dampfbetrieben, dann mit Batterien oder mit Benzintank und Verbrennungsmotor ausgestattet, zeigen sich die optisch noch einer Kutsche ähnelnden Fahrzeuge auf Schweizer Strassen. Der TCS, der allen Verkehrsmitteln gegenüber stets offen ist und der mit dem Fahrrad selbst auf einem damals innovativen Fortbewegungsmittel basiert, nimmt sich den neuen Verkehrsteilnehmenden an. Er inkludiert die Automobilisten mit ihren Forderungen nach einheitlichen Verkehrsregeln und teilt sich mit dem ACS für einige Jahre Räumlichkeiten, Vorstandsmitglieder und Mitgliederzeitschrift. Der vom TCS an das Eidgenössische Departement

des Innern (EDI) eingereichte Entwurf zur Vereinigung der Radfahrer- und Automobilverordnungen wird 1902 auf dem Konkordatsweg angenommen und unterstreicht bereits damals den schweizweiten Einfluss des TCS. Diesen Anspruch macht der TCS auch geltend, als er 1905 die «Schweizerische Liga gegen den Staub» ins Leben ruft. Diese nimmt sich schlechten Strassen und den durch den aufgewirbelten Staub entstehenden Gesundheitsschäden an. 1908 reicht der TCS beim Bundesrat erneut ein Schreiben ein, das Verkehrsunterricht an allen Schulen fordert. Auf Begehren der Automobilisten des TCS wird 1911 eine Automobilsektion ins Leben gerufen.



Abb. 15: Strasse Veynes sur Lausanne 1910



Abb. 16: Förderung von besseren Strassen («Revue» 1902)

Zwist im urbanen Umfeld

Seit der Gründung des TCS ist das Verhältnis zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern im Strassenverkehr ein grosses Thema. Fussgänger, Velos, Pferdefuhrwerke, Tram, Auto, Bus, Bahn – alle drängen sie sich in die Stadt. Das Fahrrad stösst anfangs auf diversen Widerstand. Vor allem auf dem Land wird den «Rasern» auf zwei Rädern wortwörtlich Steine in den Weg gelegt, aber auch langsame Fuhrwerke lassen sich teilweise nur ungern überholen. Der TCS, zu dieser Zeit hauptsächlich ein Verein von Fahrradfahrern, fordert einerseits mehr Verständnis und, wenn möglich, eine Trennung von Fahrradfahrern zum restlichen Verkehr, andererseits nimmt er seine Mitglieder auch in die Pflicht, Rücksicht zu nehmen und dem Ruf des

Velos nicht zu schaden. Trams wie auch Eisenbahngesellschaften müssen zuerst durch den TCS überzeugt werden, dass Fahrräder mitgenommen und sachgemäss behandelt werden. Bald schon wird jedoch das Automobil zum neuen Feindbild herangezogen. Vor allem der Lärm und Gestank der ersten Benziner erhitzen die Gemüter. Pferde von Fuhrwerken scheuen und verursachen Unfälle. Andererseits hinterlassen die Pferde in New York pro Tag 1'100 Tonnen Mist und 270'000 Liter Urin. Der Strassenschlamm besteht zu 60% aus organischem Material und Mist. Der Gestank ist unbeschreiblich, von der Fliegenplage gar nicht zu reden. Fussgänger und Radfahrer stören sich vor allem an dem Gestank und am aufgewirbelten Staub.



Abb. 17: Bild aus der «Revue»

In zwei aufeinanderfolgenden Artikeln 1904 wird in der «Revue» jedoch die These aufgestellt, dass, auch wenn Fahrrad und Automobil sich auf der Strasse in die Quere kommen, sie doch beide Zeichen des Fortschritts und in gewisser Weise wie streitende Geschwister sind, die doch zur gleichen Familie gehören. Die Nachteile könnten zudem durch bessere Strassen, Fahrzeuge und Fahrweise beseitigt werden. Nichtsdestotrotz blieben gewisse Strassen oder ganze Ortschaften für Automobile gesperrt.

Zwischenkriegszeit (1918–1939): das Automobil und seine Bedürfnisse

Die Zwischenkriegszeit ist zuerst von Optimismus und wirtschaftlichem Aufschwung geprägt (Roaring Twenties). Das gesamte Transportwesen erfährt Stück für Stück eine Motorisierung, wobei das private Automobil weiterhin eher Luxus- als Alltagsprodukt bleibt. Die Wirtschaftskrise und die zunehmenden internationalen Spannungen trüben die Aussichten. Neben dem Telefon kommen nun Radio und Film als Medien hinzu.

Zugänglichkeit

Reisen mit
dem Automobil

Touring-Hilfe

Verkehrserziehung

Der Erste Weltkrieg stellt nicht nur eine historische Zäsur für die Schweiz dar, sondern trifft auch den TCS hart. Nichtsdestotrotz überlebt er die Kriegsjahre und kann seine Expansionspläne wieder aufnehmen. Dabei korrelieren steigende Mitgliederzahlen mit einer besseren Zugänglichkeit. Der TCS präsentiert sich auf Messen (z. B. von Beginn weg am Automobilsalon Genf oder an der Landesausstellung 1939), und immer mehr Sektionen eröffnen Geschäftsstellen. Immer mehr Mitglieder, Anfang 1939 45'000 von 53'000 Mitgliedern, besitzen ein Automobil. Nicht nur Fahrradfahrer, sondern auch Automobilisten reisen nun über Alpenpässe und ins Ausland und bedürfen eigener Dienstleistungen (internationale Führerscheine, Kaskoversicherungen, Triptyks [Zolldokumente, die die zollfreie Einfuhr des eigenen Autos/Motorrad erlauben]). Der TCS, der die (neuen) Bedürfnisse seiner Mitglieder stets ernst nimmt, lanciert neben den oben genannten Angeboten 1929 den Strassenhilfsdienst: Während er sich in Holzchälts einrichtet, um an den Schweizer Grenzen Reisen ins Ausland zu vereinfachen, helfen motorisierte Mechaniker des TCS in Not geratenen Autofahrer auf den Hauptverkehrsachsen der Schweiz. Der Service erfüllt mit seinem Angebot den Wunsch, individuell und frei und doch mit dem Wissen um allfälligen Bei-

stand zu reisen. Das Angebot wird unter dem neuem Namen Touring-Hilfe 1936 stark ausgeweitet. In Zusammenarbeit mit über 500 Garagen in der ganzen Schweiz ist Hilfe nun überall und zu jeder Zeit telefonisch (über die Auskunft der Post) erhältlich. Das lässt die Mitgliederzahlen weiter ansteigen. Die Beschleunigung des Verkehrs durch dessen Motorisierung erhöht die Unfallzahlen. Mit der Kampagne «Sind Sie vorsichtig?» führt der TCS sein breit angelegtes Engagement in der Verkehrserziehung fort – sowohl Auto- und Radfahrer als auch Kinder gehören zur Zielgruppe der 1930 gestarteten Kampagne.



Abb. 18: Touring-Hilfe in den Dreissigern

Der Zweite Weltkrieg (1939–1945): neue Antriebe und Ziele

Auch wenn die Schweiz von Kriegshandlungen (fast) vollständig verschont bleibt, sind die Auswirkungen auf den Alltag doch beträchtlich, vor allem weil die Abhängigkeit von Importen (nicht nur Kohle zur Heizung, sondern auch Benzin als Antriebsstoff) offensichtlich werden, denn die Schweiz verfügt selbst nicht über beide Ressourcen.

Ferien in der Schweiz

Benzinfreie Fortbewegungsmittel

Landesversorgung

Mit der Schliessung der Grenzen sind länderübergreifende Ausflüge und Reisen nicht mehr möglich. Zusammen mit der Benzinrationalisierung werden dadurch Freizeitreisen mit dem Automobil massiv eingeschränkt. Gleichzeitig leidet der Schweizer Touris-

mus an fehlenden (internationalen) Gästen. Der TCS fördert deshalb Ferien und Ausflüge in der Schweiz durch ausführliche Reiseberichte und Reiseempfehlungen. Das Auto wird durch Bahn und Autobus ergänzt oder gar ersetzt. Das fehlende Benzin zeigt sich aber nicht nur im neuen Reiseverhalten, sondern vor allem auch im Alltag. Fahrräder, zu Beginn des Jahrhunderts noch ein Statussymbol, gibt es nun in der ganzen Schweiz verbreitet (ca. 1'500'000 Velos auf etwa 4'200'000 Einwohner im Jahr 1942). Aber nicht nur Fahrräder ermöglichen benzinfreie und damit uneingeschränkte Mobilität, sondern auch Holzvergaser: Eine Technologie, die aus Holz Holzgas herstellte, was wiederum in Verbrennungsmotoren verwendet werden konnte. Der TCS widmet sich diesem Thema schon früh und fördert das Verständnis für die neue Technologie. Der TCS beweist ein gutes Gespür, 1942 sind fast 70% aller Fahrzeuge auf der Strasse mit dieser Technologie ausgestattet. Auch in diesen Zeiten leistet der TCS einen Beitrag zum Allgemeinwohl und nutzt seine guten Beziehungen zum französischen Touring-Club für die Landesversorgung.



Abb. 19: Landesversorgung 1944

Nachkriegszeit: freie Fahrt und freie Zeit

Endlich ist der Krieg vorbei, und mit dem Frieden kommen auch die Ressourcen für eine verstärkte Mobilität zurück. Das Schweizer Wirtschaftswachstum ermöglicht immer mehr Personen den Erwerb von immer mehr Gütern: Fernseher, Waschmaschine und Autos finden sich in immer mehr Haushalten. Reisen und Ferien im Ausland erhalten immer mehr Interessenten.

**Anstieg
Automobilverkehr**

Präventionsarbeit

ETI-Schutzbrief

Camping

Die Nachkriegszeit ist durch die Wiederaufnahme und das Wachstum im Automobil- und Reiseverkehr geprägt – beides Phänomene der aufkommenden Konsumgesellschaft. Dadurch wachsen auch die Mitgliederzahlen wieder an, wobei über 80% aller Mitglieder (ca. 54'000 im Jahr 1947) Automobilisten sind, was etwa zwei Dritteln aller Schweizer Automobilbesitzer gleichkommt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen, nicht nur für notwendige Fahrten, sondern auch für Reise- und Freizeitfahrten, gibt beim TCS Anlass zu diversen neuen Initiativen. Einerseits wird, wie bereits in den 1930ern, in den Bereichen der Verkehrserziehung investiert, mit einem Schwerpunkt auf Schüler und der Unfallprävention. Andererseits führt die Wiederaufnahme der touristischen Auslandsreisen mit dem eigenen Auto dazu,

dass immer mehr im Ausland in Not Geratene Hilfe brauchen. Aufbauend auf einzelnen bereits bestehenden Angeboten wird 1958 der ETI-Schutzbrief (Entraide Touristique Internationale) geschaffen. Die Nachkriegszeit bietet den Menschen nicht nur die Möglichkeit, sich (wieder) frei zu bewegen, sondern immer mehr Menschen haben die nötigen Mittel, Ferien zu machen und einer aktiven Freizeitgestaltung nachzugehen. Der TCS schafft 1949 für Campingbegeisterte eine eigene Mitgliederkategorie und fördert von da an Zeltferien nicht nur durch Informationen, sondern auch durch eigene Zeltplätze.

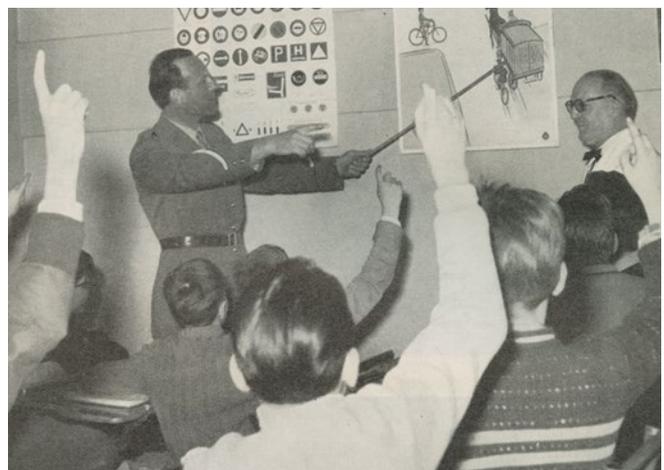


Abb. 20: Verkehrserziehung 1950

22 Evolution des TCS

1960er- und 1970er-Jahre: mehr Sicherheit für alle

Nach der raschen Expansion folgen in den 1960er- und 1970er-Jahren erste Bedenken an der Selbstverständlichkeit der bisherigen Lebensweise, was sich zum Beispiel in der 68er-Bewegung und der Ölkrise widerspiegelt. Die Gefahr des Kalten Krieges befindet sich in dieser Zeit auf dem Höhepunkt, was einerseits Misstrauen und gleichzeitig den Wunsch nach Sicherheit erhöht. Im technischen Bereich entwickeln sich Rechenmaschinen (Computer) weiter, und der Mond wird erstmals von Menschen besucht.

Verkehrssicherheit

**Konsumentenschutz
durch Tests**

Assista

Höhere Geschwindigkeiten, hervorgerufen durch schnellere Fahrzeuge und bessere Strassen, bei dafür ungenügenden technischen Sicherheitsvorkehrungen und Fahrkenntnissen führen zu einer tödlichen Mischung. Der TCS kämpft gegen die hohe Zahl an Verkehrstoten und Verletzten an. Fahrkurse wie die

1961 zuerst nur in Zürich lancierten Kurse «Noch besser fahren» werden von immer mehr Sektionen angeboten, bis es ab 1974 ein schweizweites Angebot ist. Auch weitere TCS-Kampagnen wie der Kinovorprogramm-Film «Vernunft fährt mit» oder die bessere Sichtbarkeit von Kindern durch die Verteilung von Leuchtgürteln versuchen, die Situation zu verbessern. Die besten Fahrkünste helfen jedoch bei mangelhaften Fahrzeugen wenig, weshalb der TCS seine Infrastruktur, Beziehungen zu Partnerclubs und Fachwissen für diverse Untersuchungen nutzt. Mit Tests von Kindersitzen (1968), Reifen (1973), aber auch Autogurten und Feuerlöschern wird der TCS auch zur Konsumentenschutzorganisation. Angepasstes Fahrverhalten und technischer Fortschritt sollen die Attraktivität des Automobils erhalten, so der TCS. Sollte es trotzdem einmal zu einem Unfall kommen, so kann die durch den TCS gegründete Tochtergesellschaft Assista ab 1968 rechtlichen Beistand leisten.



Abb. 21: Büro der Assista von 1974

1980er-Jahre: Schutz der Umwelt und Wir-Gefühl

Die Umwelt reagiert auf die Jahrzehnte des Konsums, bei dem wenig auf die Umwelt geachtet wird. Ozonlöcher, saurer Regen und verschmutzte Gewässer zeigen schonungslos auf, dass der Ist-Zustand nicht länger aufrechterhalten werden kann und es eine gesamthafte Lösung braucht. Das Wir-Gefühl wird durch das Tauwetter zwischen Ost und West verstärkt.

Umweltschutz

**Katalysator und
weitere Massnahmen**

Mitgliederinteressen

Bereits in den 1970er-Jahren werden Grenzen des ungehemmten Massenkonsums, besonders die Auswirkungen auf Fauna und Flora, sichtbar, weshalb sich der TCS schon damals für Lösungen und Rücksichtnahme von Verkehrsteilnehmern gegenüber Igeln und Amphibien einsetzt. Mit der Angst vor saurem Regen und dem Waldsterben nimmt die Dringlichkeit jedoch akut zu. Einerseits wird 1984 ein Massnahmenkatalog verabschiedet, der sich hauptsächlich den Schadstoffemissionen, aber auch der Verbesserung der Lebensqualität in den Wohn-

vierteln widmet. Andererseits nutzt der TCS seine technische Expertise für systematische Langzeittests von Katalysatoren und fördert respektive fordert deren aktive Nutzung. Fernsehkampagnen, Broschüren, Umweltlager für Jugendliche, Solarautomobile und der Ausbau des TCS-Velowegnetzes auf 10'000 Kilometern sind weitere Massnahmen. Zwischen den wissenschaftlich-technischen Empfehlungen des TCS und den Interessen der Mitglieder kommt es in diesem Zeitraum zu Spannungen (z. B. Initiative zu Geschwindigkeitsbegrenzung).



Abb. 22: TCS-Radwegschild 1986



Abb. 23: Warnschild «Achtung Frösche»

24 Evolution des TCS

1990er- und 2000er-Jahre: Suche nach neuen Mobilitätskonzepten

In diese Zeit fallen nicht nur die Aushandlung neuer politischer Machtkonstellationen, sondern auch der Beginn des digitalen Zeitalters. Mobiltelefon und Internet werden für breite Kreise verfügbar, der Austausch von Informationen wird dadurch beschleunigt und vereinfacht – gesamtheitliches und vernetztes Denken wird dadurch gefördert.

Dichtestress

Fahrausbildung

Verkehrssicherheitszentren

Vor allem in Agglomerationen und urbanen Zentren drängen sich die Probleme auf, welche durch (zu) viel Verkehr verursacht wurden. Unübersichtliche Verkehrssituationen mit Mischverkehr, Staus und Unfällen forderten Lösungen. Auf technischer Seite fördert der TCS eine noch bessere Ausbildung von Autolenkern, zuerst durch mobile Fahrtechnikstationen für Weiterbildungen, später durch moderne Verkehrssicherheitszentren wie beispielsweise in Stockental (Eröffnung 2000) und Hinwil (2003) – mit Fokus auf der Unfallprävention: Erkennen von Gefahren im Strassenverkehr und dem richtigen Reagieren in Notsituationen. Nicht nur Privatfahrer von Autos und Motorrädern gehören zu den Kursteilnehmern, sondern auch Professionelle wie Lastwagenfahrer, Feuerwehr, Polizei und

Militär. In Hinwil wird dabei nicht nur in den Bereich Verkehrssicherheit und Fahrkompetenz investiert, mit den neuen Anlagen wird auch die Infrastruktur für das im Rahmen der Revision des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehene Zweiphasen-Ausbildungskonzept mit Führerausweis auf Probe zur Verfügung gestellt. Die Tochtergesellschaft Test & Training TCS AG sowie die Sektionen bieten sukzessive Kurse für Neulenkern, Mitglieder und Nichtmitglieder auf den bereits bestehenden Infrastrukturen in Plantin, Cossonay, Stockental, Betzholz, Lignières, Rivera im Tessin, Emmen sowie Frick an. Mit Schleuderplatten und Aquaplaning-Bekken wird den motorisierten Verkehrsteilnehmern in Hinwil nicht nur ein überlegter und den Verhältnissen angepasster Fahrstil beigebracht, sondern auch ein Beitrag zur Verminderung von Verkehrsunfällen geleistet. 24'000 Personen besuchen im Eröffnungsjahr die angebotenen Kurse. Weiter lanciert er in seinem Engagement für Sicherheit im Strassenverkehr eine Kampagne gegen Raser, die auf sehr grosses und positives Echo stösst. Ein neues Verkehrssicherheitszentrum im solothurnischen Derendingen wird im Frühjahr 2012 in Betrieb genommen. Die Infrastruktur ermöglicht es, auf 25'000 Quadratmetern Fläche gleichzeitig vier Fahrtrainings – vom Motorrad über PW, Lieferwagen, Lastwagen bis hin zum Car und Bus – durchzuführen.



Abb. 24: 1. Verkehrssicherheitszentrum Stockental

Strasseninformationen

Vernetzung von Verkehrsmitteln

Eigene Mobilitätsakademie

Auch die Verbreitung von Strasseninformationen über das Radio dient der Verkehrssicherheit und einem besseren Verkehrsfluss. So richtet der TCS 1994 eine Strasseninformationszentrale in Zusammenarbeit mit dem Radio Suisse Romande (RSR) ein, die Strassen- nachrichten über die Frequenzen des RSR ausstrahlen kann.

1995 in den Vereinsstatuten und 1996 zum 100-Jahr- Jubiläum gut sichtbar wird die (Wieder-)Besinnung auf die Förderung der Mobilität aller und der Vernetzung von Auto-, Schienen- und Luftverkehr zur Sicherstel- lung einer menschen- und umweltgerechten Mobilität beschlossen. Diese vereinspolitische Weichenstellung bringt der TCS über das optische Jubiläumssymbol einer SBB-Lokomotive zum Ausdruck, eine bis dahin ungewohnte Allianz im Kleid des neuen Corporate Design des TCS. Bei der Feier auf dem Bundesplatz, wo auch das Jubiläumsluftschiff gelandet ist, wird der Glückskette ein Scheck über CHF 13'448.93 überge- ben, was genau einem Rappen pro Mitglied entspricht. Als Konsequenz schafft der TCS auch im selben Jahr die neuen Mitgliederkategorien «motorisiert» und «nichtmotorisiert» und geht damit auf die Bedürfnisse von verschiedenen Personenkreisen ein. Auch beim ETI-Schutzbrief erhält die Kategorie «nichtmotorisiert»

ein Jahr später Einzug, die ausschliesslich personen- bezogene Dienstleistungen enthält. Damit profitieren etwa Radfahrer, Camper und Junioren.

Die Gründung der Mobilitätsakademie des TCS 2008 lässt sich in die vereinspolitischen Bestrebungen ein- ordnen, da sie verbandsübergreifend neue Mobili- tätsformen (sowohl aus technischer als auch sozialer Perspektive) auslotete – Stichworte Elektromotor und Sharing.



Abb. 25: Hundert Jahre TCS

2010 bis 2021: Digitalisierung und Elektromobilität

Wissen ist nun überall mobil über das Internet abrufbar. Die Vernetzung und Digitalisierung der Welt ermöglicht zudem nicht nur das Teilen von Informationen, sondern auch von Wohnungen, Autos usw. Während Elektrizität in vielen Lebensbereichen bereits unabdingbar ist (sei das für Kommunikation, aber auch fürs alltägliche Leben), beginnt die Elektrifizierung des (nichtschienebasierten) Transport- und Verkehrswesens erst.

Digitalisierung

Die Digitalisierung hält immer mehr Einzug. Bereits 1996 wird Disposys (Abkürzung für das neue Computersystem) bei der Zusammenlegung der fünf Einsatzzentralen in der TCS Patrouille eingeführt. Das technisch hochkomplexe System basiert auf einem digitalisierten Kartenwerk der Schweiz. 2020 wird die TCS Patrouille mit einem modernen Kommunikationssystem (Field Search Management) ausgerüstet. Den Disponenten wird der Standort der Pannenhilfefahrzeuge mithilfe eines globalen Positionierungssystems (GPS) auf dem PC angezeigt, wodurch Hilfesuchende rascher bedient werden können.

Im Dezember 1996 lanciert der TCS die Website tcs.ch. Auf über 1'500 Seiten bietet der TCS eines der umfangreichsten Informationspakete der Schweiz in drei Sprachen an. Bestellungen können per E-Mail aufgegeben werden. Am 11. Dezember 1997 schreibt sich das erste Mitglied über Internet ein. 2010 lanciert der TCS eine eigene App mit integrierter Notruffunktion. Auskunft über Verkehrsinformationen wie Staus, Umleitungen, Baustellen, Zufahrt zu Pässen und Tunnels sowie Einsicht in das eigene Portfolio werden in den ersten Wochen über 30'000 Mal abgerufen und über 100'000 Mal genutzt.

Weltweit zur Stelle

Durch ein immer globaleres Reiseverhalten passt auch der TCS sein Angebot immer weiter an – sowohl technisch mit Risikoradaren als auch vor Ort. Mithilfe der Telematik soll der Datentransfer zwischen Hilfesuchenden und der Zentrale aufgebaut werden. So wird 2018 das kostenlose Modul «Travel Safety» in die TCS-App integriert, um im Ausland proaktiv und umgehend über relevante Ereignisse zu informieren und Tipps zur Wahrung der Sicherheit zu geben. Damit wird eine eindeutige und rasche Lokalisierung des Pannenortes und somit eine weitere Effizienzsteigerung der Dienstleistungen bewirkt. Bereits seit 2004 schickt der TCS bei Katastrophen eigene Krisenspezialisten vor Ort, um die Repatriierung zu erleichtern. Die Rückführung von Verletzten durch einen Krankenflug geschieht teilweise in Zusammenarbeit mit der Rega. Kernpunkt der Vereinbarung bildet der Austausch von zusätzlichen Dienstleistungen. So können TCS-Mitglieder, die im Ausland unterwegs und im Besitz eines ETI-Schutzbriefes sind, neu die Rega-Einsatzzentrale für einen ersten medizinischen Rat in Anspruch nehmen. Im Gegenzug erhalten Rega-Gönner Hilfe vom TCS im Falle von Rechtsproblemen im Ausland. Aus diesem Anlass wird ein Ambulanzjet der Rega mit den Farben des TCS, sämtliche Rega-Helikopter mit dem

Hilfe aus der Luft

TCS-Logo und die Patrouille-Fahrzeuge mit dem Rega-Logo versehen.

Mit der Einführung der TCS Ambulance 2011 will der TCS auch in der Luft eine wichtige Rolle übernehmen. Mit seiner Beteiligung an der in Zürich beheimateten Gesellschaft Alpine Air Ambulance (AAA) verfügt der grösste Mobilitätsclub der Schweiz über einen Jet, drei Notfallhelikopter und zwei Ambulanzen für medizinische Rückführungen beziehungsweise Überführungen (Sekundärtransporte). Damit bietet der TCS für die mehr als eine Million Begünstigten des ETI-Schutzbriefes bei Unfall oder Krankheit eine lückenlose, professionelle Betreuung aus einer Hand an. Das neue Angebot überzeugt auch Swiss-transplant. Die nationale Stiftung und Koordinationsstelle für Organspenden und Transplantationen in der Schweiz lässt fortan sämtliche Organtransporte mit Fluggeräten, Bodenambulanzen der AAA oder mit Fahrzeugen des TCS durchführen. Eine selbstständige Flugzeug- und Helikopterflotte setzt sich jedoch nicht durch und der TCS zieht sich Ende 2015 aus dem Geschäft mit Helikopternoteinsätzen zurück. Er will sich künftig verstärkt auf interkontinentale Rückführungen von Patienten konzentrieren.



Abb. 26: Neue Funktion Travel Safety der TCS-App



Abb. 27: Rega und TCS

Elektromobilität

Über seine Mobilitätsakademie verfolgt der TCS die Entwicklungen der Mobilität im 21. Jahrhundert und beforscht und gestaltet die grossen Transformationen im Verkehrssektor. In den 2010er Jahren ist die Akademie Taktgeberin beim Fortschreiten der Elektromobilität und Shared Mobility in der Schweiz und ruft den nationalen Kongress «Schweizer Forum Elektromobilität» ins Leben, der 2019 in den neu geschaffenen, grössten nationalen Mobilitätskongress «Schweizer Mobilitätsarena», integriert wird. 2012 gründet die Mobilitätsakademie des TCS «Swiss eMobility», den Elektromobilitätsverband der Schweiz, und führt deren Geschäftsstelle. Sie lanciert 2015 mit carvelo.ch das weltweit erste und grösste Sharing-Angebot für elektrische Cargobikes, das 2021 mit den vierrädrigen Micro-Vans erweitert wird – den Smargos (Shared Micro Cargo). Der TCS selbst sucht laufend nach neuen Möglichkeiten, auf dem Ko-Mobilitätsmarkt Mehrwerte für seine Mitglieder zu generieren. Beispiele hierfür sind einerseits die Partnerschaft mit der regionalen Mitfahrbörse Tooxme im Raum Lausanne aus den Jahren 2012 und 2013, sowie jene mit dem P2P-Carsharing-Projekt «Cartribe». Der erste TCS-Barometer E-Mobilität 2019 zeigt, dass sich ein Grossteil der Schweizerinnen und Schweizer ungenügend über Elektromobili-

Shared Mobility

tät informiert fühlt. So lanciert er kurz darauf die TCS Helpline Elektromobilität, die neutral, transparent und sachlich berät und informiert. Auf diese Weise unterstützt der TCS Personen, die den Schritt in die Elektromobilität wagen wollen, aber noch einige Punkte klären müssen. Zudem lädt der TCS an den ab 2020 lancierten eMobility Days jährlich während 10 Tagen schweizweit dazu ein, Elektroautos und -motorräder verschiedener Hersteller zu begutachten und auszuprobieren. Experten des TCS geben dabei Tipps zu Ladestationen und zum Aufladen während der Probefahrten ab. (Mehr dazu im thematischen Schwerpunkt «Nachhaltige Mobilitätslösungen».)



Abb. 28: Weltneuheit «Carvelo2go»

08

Thematische Schwerpunkte

Das Erzählen der eigenen Geschichte in chronologischer Reihenfolge ist die dem Alltag am nächsten kommende Form der Geschichtsvermittlung. Allerdings drängt die chronologische Reihenfolge den Erzählenden dazu, ein grosses Narrativ zu schaffen, um eine stringente, für Leser oder Zuhörer verständliche Geschichte zu erzählen. Einzelne Elemente werden deshalb meist weggelassen, selbst wenn sie für sich stehend wichtig sind. Zum Beispiel finden gasbetriebene Autos keinen Platz, sind aber doch ein wichtiges Puzzleteil, wenn thematisch z. B. nach alternativen Antrieben geordnet wird. Eine thematische Gruppierung ermöglicht die Darlegung von Vielfalt.

Übersicht	
Alternative Antriebe	Seite 31
Externe Mobilitätsfaktoren	Seite 34
Frauen für den TCS – der TCS für Frauen	Seite 36
Nostalgie der Patrouilleure	Seite 39
Outdoor, Camping und Hotels	Seite 43
Sektionen	Seite 46
Cluborgan	Seite 49
Kooperationen	Seite 51
Services	Seite 53
TCS und die Welt	Seite 59
Verkehrspolitik	Seite 61
Verkehrssicherheit	Seite 71
Nachhaltige Mobilitätslösungen	Seite 74

Alternative Antriebe

Der TCS besitzt eine lange Tradition mit der Prüfung und Aufklärung verschiedener Antriebstechnologien und hat stets seine Expertise zur Bewertung neuer Antriebsformen zur Verfügung gestellt.

Die Elektroautos der Belle Époque

In der Belle Époque bis zum Ersten Weltkrieg löste das batteriebetriebene, also elektrische Automobil zunehmend dampfbetriebene Automobile ab. Benzinbetriebene Autos hatten sich noch nicht restlos durchgesetzt, weshalb der TCS beispielsweise 1901 nicht nur das erste Verzeichnis von Tankstellen, sondern auch ein Verzeichnis von Batterieladestationen herausgab. Von hundert Einträgen, bei denen Benzin oder Strom bezogen werden können, bieten 21 Stellen (zirka ein Fünftel) eine Auflademöglichkeit an. Die «Jamais Contente», ein elektrisches Rennauto, knackt 1899 als erstes Strassenfahrzeug die magische Geschwindigkeitsmarke von 100 km/h. Die Stärken der Elektroautos sieht der TCS in der Stadt und bei eher leichten Fahrzeugen, wogegen für Werkfahrzeuge und Überlandfahrten benzinbetriebene Fahrzeuge besser geeignet seien. Würde es jedoch eines Tages leichte und leistungsstarke Akkus geben, wäre der Siegeszug des Elektroautos gegenüber Benzin und Dampf gewiss (Buchrezension «La voiture de demain», 1898).

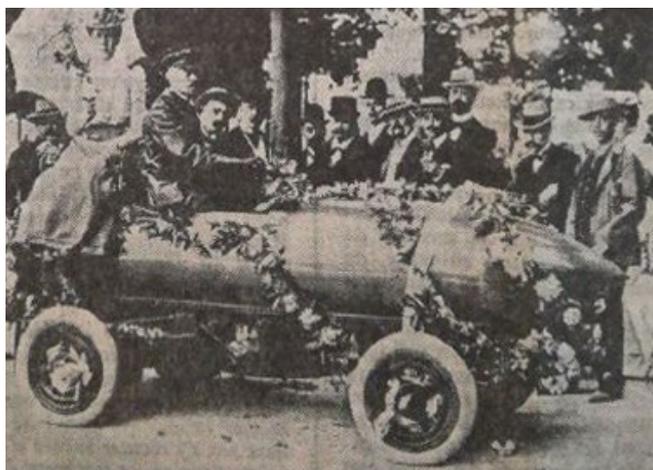


Abb. 29: Auto «Jamais Contente»

Holzvergaser

Da die Schweiz über keine eigenen Ölvorkommen verfügt, ist sie auf Importe aus dem Ausland angewiesen. Die strikte Benzinreduzierung aufgrund des Kriegsgeschehens im Ausland zwingt zu Alternativen. Ab 1939 kam der Holzvergaser als Benzinersatz (mehr dazu im Kapitel «Der Zweite Weltkrieg (1939–1945): neue Antriebe und Ziele»). Einerseits kann damit das Benzinproblem gelöst werden, andererseits unterstützt die erhöhte Holznachfrage die Schweizer Holzindustrie. Der «Touring» druckt zudem ein Interview ab, in dem auch auf die Endlichkeit der Ressource Benzin angespielt wird (1939). Auch synthetische Benzinalternativen und sogar Elektrofahrzeuge werden diskutiert. Hauptsächlich fokussiert sich der TCS jedoch auf technische Aspekte und die Aufklärung der Bevölkerung in ihrem Segment: Technik für alle.



Abb. 30: Auto mit Holzvergaser 1939

Gasbetriebene Fahrzeuge

Der TCS testet 1971 gasbetriebene Autos ausführlich, weil dadurch massiv bessere Abgaswerte versprochen werden. 1972 werden 22 Versuchswagen (Patrouille-Autos) in gasbetriebene Autos umgebaut, auch wenn es nur eine Gastankstelle in der gesamten Schweiz gibt. Potenzial sieht der TCS deshalb vor allem bei kommunalen Fahrzeugen sowie im öffentlichen Stadtverkehr. 2004 bis 2005 werden in einem Pilotprojekt 26 neue mit Erdgas betriebene Fahrzeuge getestet, um erneut die Tauglichkeit der neuen Modelle zu untersuchen. Das Fazit: Erdgasautos sind finanziell interessant, aber wenig hilfreich zur Schonung der Umwelt, da insgesamt die Schadstoffbilanz kaum besser ausfällt (vor allem weil es Verluste beim Erdgastransport gibt).



Abb. 31: Erdgasbetriebenes Fahrzeug 2005

Solarfahrzeuge

Ende der 1980er-Jahre fördert der TCS den damals vielversprechenden Ansatz, dass für individuelle Kurzfahrtstrecken solarbetriebene Fahrzeuge eine echte, nachhaltige Alternative darstellen könnten. An der Tour de Sol 1988 gewinnt das TCS-Team (Daniel Wälty und Lise-Marie Morerod) den Titel in der Kategorie serienmässig hergestellte Solarmobile mit Netzanschluss. Im gleichen Jahr holt das Team mit dem Auto «Mata Hari» einen neuen Langstreckenrekord über eine Distanz von 151'965 Kilometern ohne Batterienachladung.

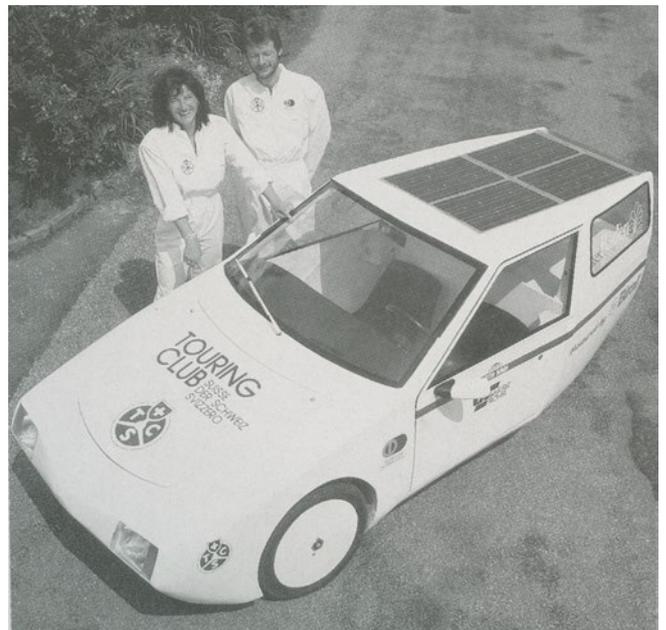


Abb. 32: Solarmobil «Mata Hari»

Elektromobile

Von der Solar- zur Elektromobilität ist es indes nicht mehr weit. Als 1991 die ordentliche Delegiertenversammlung zum 700-Jahr-Jubiläum der Eidgenossenschaft in Brunnen stattfindet, wird der Ehrengast Adolf Ogi mit dem TCS-eigenen Elektromobil «Electrix» befördert. Das Automobil steht wohl jahrelang im Einsatz, zumindest finden sich Bilder von 1995. Danach scheint das Thema erst wieder durch die 2008 gegründete Mobilitätsakademie aktiv aufgegriffen, da sich diese mit Mobilitätstrends im Allgemeinen und bald schon mit Elektromobilität im Speziellen befasst. 2010 ist der TCS Co-Sponsor des von seiner Mobilitätsakademie lancierten ersten Schweizer Forums Elektromobilität und unterschreibt die Charta von Luzern (betont Dringlichkeit in diesem Bereich zu handeln). Im selben Jahr hat der TCS zusammen mit der KWO, Energieregion Goms und Migros das Projekt «Alpmobil» als Grossversuch gestartet, wo sechzig Elektroautos die Grimselregion touristisch erschlossen haben. Der TCS konnte so erstmals Erfahrung in der Entpannung solcher Fahrzeuge sammeln.



Abb. 33: Elektromobil 1995

Zukunftsvisionen der Gründerzeit

Wie bereits in der chronologischen Darstellung angetönt, ist das ausgehende 19. Jahrhundert eine Zeit des Wandels und der vielen Erfindungen. Dies beflügelt die Fantasie, wie die Welt in Zukunft aussehen könnte. Die «Revue» ist die beste Quelle dafür. In einem Auszug aus einem «Le Temps»-Artikel (Fiacres automobiles, die die «Revue» abdruckt) werden Flugtaxis erwähnt. Allgemein spielt der Luftverkehr eine relevante Rolle. So ist der Aero-Club der Schweiz (gegründet 1900) eng mit dem TCS verbunden und der Präsident der waghalsigen Flugpioniere auch Mitglied des Verwaltungsrates des TCS. Sein Flug mit dem Ballon «Mars» im Juni 1904 wird in der «Revue» begeistert aufgenommen.



Abb. 34: Ballon «Mars» 1904

34 Thematische Schwerpunkte

Externe Mobilitätsfaktoren

Die Art und Weise wie Menschen mobil sind, wandelt sich meistens nur langsam und in gewisser Weise lässt sich der Wandel voraussehen. Von Zeit zu Zeit gibt es jedoch externe Schocks, die in kürzester Zeit die Mobilität verändern. Der TCS als Mobilitätsdienstleister war und ist von solchen Ereignissen stets beeinflusst und hat seine Expertise entsprechend ausgebaut.

Kriege in Europa

Zwar ist der benzinbasierte Verkehr bereits vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges durch steigende Kosten unter Druck, allerdings verändert der Kriegsausbruch die Mobilität schlagartig. Durch die Schliessung der Schweizer Grenzen sind Fahrten ins Ausland plötzlich nicht mehr möglich, was davor (gerade auch für TCS-Mitglieder) über Jahrzehnte relativ einfach möglich gewesen ist. Während der Benzinknappheit technisch entgegengewirkt werden kann, bleiben die Grenzen geschlossen. Der Schweizer Tourismus, gebietsweise stark abhängig von ausländischen Touristen, leidet gleichzeitig unter fehlenden Gästen. Deshalb ist es nur schlüssig, Reisen in der eigenen Heimat zur nationalen, patriotischen Pflicht zu erheben. Neben geführten Gruppenreisen veröffentlicht der TCS in einer Serie von Artikeln (später auch wöchentlich im Radio, zumindest in der Region Genf/Lausanne) mögliche Reisedestinationen und Ausflugsrouten. Ziel ist es, auch abseits der gängigen Ausflugsziele die Schönheit der «unbekannten» Schweiz kennenzulernen – sei das auch nur eine schöne Allee oder ein kleines Kloster.

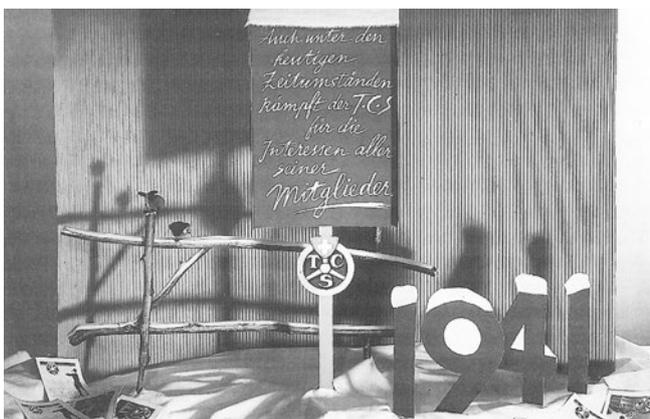


Abb. 35: TCS-Engagements während 2. Weltkrieg

Ölkrise

Nachdem die Ölproduktion und der Import in die Schweiz nach dem Weltkrieg wieder reibungslos funktionieren, floriert der ölbasierte Verkehr. Weil mehrere erdölproduzierende Länder des Nahen Ostens ihre Produktion drosseln, verknappt und verteuert sich der Rohstoff 1973 stark. Die starke Abhängigkeit ist auch in der Schweiz sichtbar. Der TCS appelliert an die Eigenverantwortung der Autofahrer, dass sie, wenn möglich, auf alle unnötigen Fahrten verzichten sollen, da ansonsten staatliche Zwangsmassnahmen drohen. Zudem gibt er Empfehlungen zu ökonomischem Fahren und fordert die Bestrafung von exzessiven Autofahrern (zu laut, Motor laufen lassen usw.). Es kommt trotzdem zu autofreien Sonntagen, um Benzin zu sparen und den Ernst der Lage darzustellen. Das Fahrrad für Freizeitausflüge und Kurzstrecken gewinnt an Attraktivität. Das bereits im Sommer lancierte Velozentrum des TCS kommt hier sehr gelegen. In diesem Cyclo-Centre kann das Auto parkiert und dafür ein Fahrrad ausgeliehen werden – sei das für den Sonntagsausflug auf ausgeschilderten Radwegen oder für den Weg in den Stadtkern.



Abb. 36: Einweihung Cyclo-Centre in Yens (VD) 1973

Katastrophen und Pandemien

Während sich die bereits erwähnten Mobilitätsschocks über Monate, sogar Jahre erstrecken, gibt es auch Ereignisse, die die Mobilität kurzfristig stark einschränken und bei denen der TCS den Betroffenen im In- und Ausland schnell Hilfe leisten muss. Durch Patrouille, Auslandhilfe, Alarm- und Infozentrale ist der TCS gut gerüstet. Je weiter die Mitglieder des TCS reisen, desto weiter geht auch das Angebot des TCS, bis es schliesslich weltumspannend ist.

Einige Beispiele:

- Aktion Snowstorm 1999: extremer Schneefall in den Alpen, Lawinen, Evakuierung von Gästen aus dem In- und Ausland, Heimschaffung der Fahrzeuge nach der Schneeschmelze. Die Infozentrale wird praktisch zur offiziellen Anlaufstelle aus den Krisengebieten (es gehen über 40'000 Anrufe in wenigen Tagen ein).
- 2001: grosse Probleme im Flug- und Reiseverkehr durch 09/11 (fehlende Rückkehr und massenweise Annullationen nach der Terrorattacke in New York) und kurz darauf das Ende der Swissair. ETI und TCS-Reisebüros sind stark gefordert.
- 2005: Das Jahr mit den Folgen des Tsunamis in Südostasien, mit Terroranschlägen und Naturkatastrophen sowie der Vogelgrippe zeigt, dass in einer globalen Welt auch der TCS immer weitreichender präsent sein muss – ein Aktionsradius in Europa alleine deckt schon lange nicht mehr alle Mitglieder und Schutzbriefinhaber ab. Neu sind Krisenspezialisten vor Ort, um Repatriierungen zu verbessern. Zudem gibt es eine Hotline von Rega

und TCS, auch weil sich viele Angehörige über im Krisengebiet Befindende informieren wollen.

- 2009: Der TCS lanciert ein Risikoradar für Reisende, bei dem sie sich tagesaktuell auf eti.tcs.ch über die Risiken an ihren Reisezielen informieren können. Unter der Nummer 031 850 52 62 bietet er eine kostenlose Hotline für alle Fragen bezüglich H1N1-Pandemie und Reisen an.
- 2018: Lancierung der App «Travel Safety», um rasch entscheidende Massnahmen für die Sicherung und Evakuierung von Mitgliedern einleiten zu können.
- 2020: Unter Federführung der Mobilitätsbranche (Astag, TCS und Fahrlehrerverbände) lancieren verschiedene Partner mit dem Label «COROSOL – der Coronavirus-Solidaritätsfonds» eine nicht-kommerzielle Plattform für Personalaustausch. Damit kann auch den von Arbeitsverboten betroffenen Menschen geholfen werden.



Abb. 37: Einsatz bei Schneesturm

Frauen für den TCS – der TCS für Frauen

Alles andere als ein Männerclub: Wer TCS hört, denkt meist an Automobilclub oder Pannenhilfe und hat häufig eine von Männern geprägte Organisation vor Augen. Doch so wie der grösste Schweizer Mobilitätsclub über die Jahre längst in unterschiedlichsten Bereichen aktiv ist, wird auch auf Diversität gesetzt – Ende 2020 sind 44 Prozent der Beschäftigten Frauen.

Radfahrerinnen

Schon seit Beginn ist die Aufnahme von Frauen in den TCS möglich, sofern die Erlaubnis des Vaters oder Ehemanns vorliegt. Generell sind radfahrende Frauen vonseiten des TCS nicht nur gern gesehen, sondern werden aktiv gefördert. Zum Beispiel werden sie 1898 an der Generalversammlung gebeten, mehr für die «Revue» zu schreiben. Das, obwohl in grossen Teilen der Gesellschaft Radfahren für Frauen als nicht schicklich, ja sogar als ungesund gilt. Der TCS versucht, diesen Vorurteilen entgegenzutreten, und hebt die gesundheitlichen Vorteile hervor. Zudem, ganz im damaligen Zeitgeist, versichern diverse Autoren, dass eine Frau auf dem Fahrrad nichts an Eleganz einbüßen müsse.

Autofahrerinnen

Auto fahrende Frauen waren vor dem Zweiten Weltkrieg eine kleine Minderheit. Zumindest in einem Film des TCS von 1930 taucht auch eine Autofahrerin mit Panne auf. Trotz ihrer nicht allzu grossen Zahl werden Autofahrerinnen (teilweise mit ihren eigenen Fahrzeugen) im Zweiten Weltkrieg als Fahrerinnen für den FHD (Freiwilligen Hilfsdienst) rekrutiert. Etwa 350 Frauen folgen den Aufrufen, die auch im «Touring» publiziert sind. Vor allem zu Beginn des Krieges finden sich «unsere Fahrerinnen» immer wieder in der Berichterstattung des «Touring». In der Nachkriegszeit setzen sich trotz klassischen Rollenvorstellungen immer mehr Frauen hinter das Steuerrad und finden sich auch in entsprechenden Werbebroschüren und Filmen wieder. Anfang der 1960er-Jahre gibt es sogar einige Versicherungen, die Frauen Rabatte gewährten, weil sie sicherer fahren würden.



Abb. 38: Velotourismus für Frauen («Revue»)

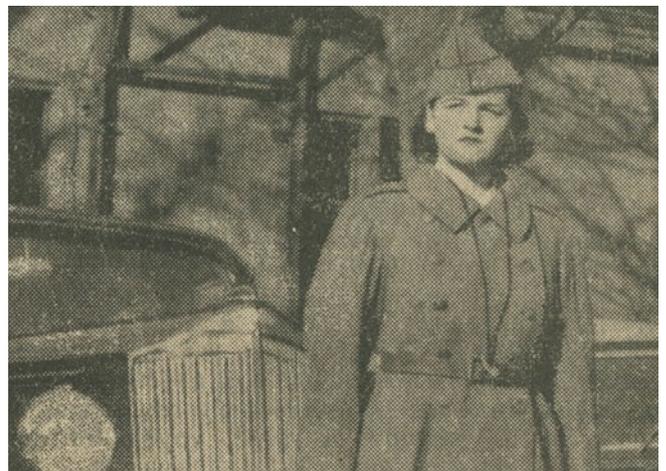


Abb. 39: Freiwillige Fahrerinnen von 1939

Patrouilleurinnen

Die erste Patrouilleurin ist ab 1994 im Einsatz. Sieben Jahre hilft die aus Estavayer-le-Lac stammende damals 22-jährige Automechanikerin bei Pannen aller Art. Akzeptanzprobleme gibt es dabei nie, ein paar lustige Begebenheiten aber schon. Später stösst noch eine Arbeitskollegin im Raum Zürich dazu und löst die als die bisher einzige TCS-Patrouilleurin ab. Heute sind es mittlerweile drei Patrouilleurinnen auf insgesamt 205 Angestellte der Patrouille.

Führungspositionen

Die erste Frau mit Führungsposition im TCS ist Esther Schawalder, als Leiterin Tourismus & Business und Mitglied der Direktion von 1999 bis 2004. Odile Schuler-Volken (Wallis, ehemalige Hotelière) wird 2009 als erste Frau in den TCS-Verwaltungsrat gewählt, wo sie bis 2011 auch Mitglied des Verwaltungsrats der Heberga AG und des Stiftungsrats der Pensionskasse ist. Fabienne Bernard übernimmt 2005 als erste Frau das Präsidentenamt einer Sektion (Wallis), wo sie zuvor schon verschiedene Posten im Vorstand bekleidet hat – 2011 wird sie als Verwaltungsrätin des TCS Mitglied im Präsidium, und im September 2020 folgt die Ernennung zur (ersten) Vizepräsidentin. Neben ihr sitzt seit 2017 noch Doris Iselin-Schneider im TCS-Verwaltungsrat (Sektion Schaffhausen). Johanna Grombach, Cheffe de Cabinet des Zentralpräsidenten, hat ihre Position seit 2011 beim TCS inne. Sandra Herren leitet als Mitglied der TCS-Direktion den Geschäftsbereich Mobilität & Freizeit seit 2012, und ein weiterer der insgesamt acht TCS-Bereiche wird von Chloé Duriez (Shared Services Center) verantwortet.



Abb. 40: Isabelle Marchand 1998



Abb. 41: 1. Vizepräsidentin Fabienne Bernard

Kurse für Frauen

Einzelne Sektionen bieten seit einigen Jahren technische Kurse und Fahrtrainings exklusiv für Autofahrerinnen an.

- Fahrsicherheitstraining nur für Frauen in Betzholz, Stockental, Plantin, Emmen und Lignières sowie auf Schnee und Eis auf der TCS-Anlage in Bourg-St-Pierre VS
- Technisches ABC exklusiv für Damen



Abb. 42: Kurs für Frauen 1980

Damensektion

Die Sektion beider Basel bietet mit einer Damensektion seit über fünfzig Jahren ein vielseitiges Angebot an Veranstaltungen, Ausflügen und Besichtigungen speziell für Frauen an. Jahreshöhepunkt ist jeweils eine mehrtägige Reise in ein Land in der Umgebung der Schweiz.

«Uns geht es um Geselligkeit und Kameradschaft, aber auch um den Besuch von kulturellen Anlässen und Sehenswürdigkeiten», sagt die heutige Präsidentin Rosmarie Messerli. Das Alter der Mitglieder der Damensektion ist ab 55 Jahre, jüngere Damen sind selbstverständlich herzlich willkommen. Der Jahresbeitrag beträgt CHF 40.–, Mitgliedschaft im TCS beider Basel ist Voraussetzung.



Abb. 43: Reise Damensektion ins Burgund 2018

Nostalgie der Patrouilleure

TCS-Patrouilleure kommen in kürzester Zeit mit den Menschen in engen Kontakt und erleben so einige unglaubliche Lebensgeschichten und manches Schicksal. Doch die erste Aufgabe eines Patrouilleurs ist es immer, ein Fahrzeug wieder fahrtüchtig zu machen – wofür es oft auch Improvisationstalent braucht, denn es ist nicht möglich, jedes Ersatzteil mitzuführen. Voraussetzung ist stetige Weiterbildung, um die neuesten Entwicklungen in der Automobiltechnik zu kennen sowie die Leidenschaft Menschen zu helfen.

Strassenhilfsdienst

Im Mai 1929 besichtigt die Polizei der Kantone Waadt und Bern den seit dem 1. Mai auf der Strasse Lausanne–Genf funktionierenden automobilistischen Strassenhilfsdienst des TCS, dessen Angebot der TCS hinsichtlich der Ausdehnung auf die Strasse Lausanne–Bern organisiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hat der Dienst in 33 Fällen vorwiegend Hilfe bei Zündungsstörungen und Benzinmangel geleistet, wofür die TCS-Beamten auch genau Buch führen. Damit beginnt die einzig vorhandene Pannenstatistik. In den nächsten Tagen sollen sieben weitere Sidecars, vorläufig probeweise, in Betrieb genommen werden. Je nach Erfahrungen soll der Hilfsdienst systematisch auf das ganze Netz der grossen Überlandstrassen ausgedehnt werden. Für die ausgeschriebene Stelle eines Hilfsdienstbeamten haben sich 36 Bewerber gemeldet.

In den Dreissigerjahren gibt es noch keine Funkverbindungen und Mobiltelefone, mit denen man einen Patrouilleur herbeirufen kann. Die Aufgabe der Patrouilleure besteht deshalb auch darin, gewisse vorgeschriebenen Strecken abzufahren. In einem alten Rapportbuch des Patrouilleurs Adolf Vogelsang geht hervor, dass er für die Strecken Bern–Meiringen und Bern–Olten zuständig ist. Im Mai 1932 sind zahlreiche Eintragungen zu finden, sie reichen von Pannenbehebungen (Vergaser reinigen, Reifenwechsel, Licht reparieren) bis hin zu einem Verletztentransport nach einem Unfall.

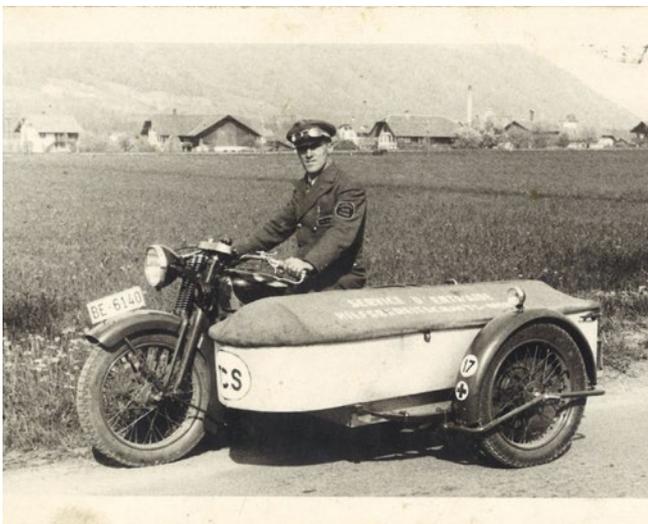


Abb. 44: Adolf Vogelsang 1932

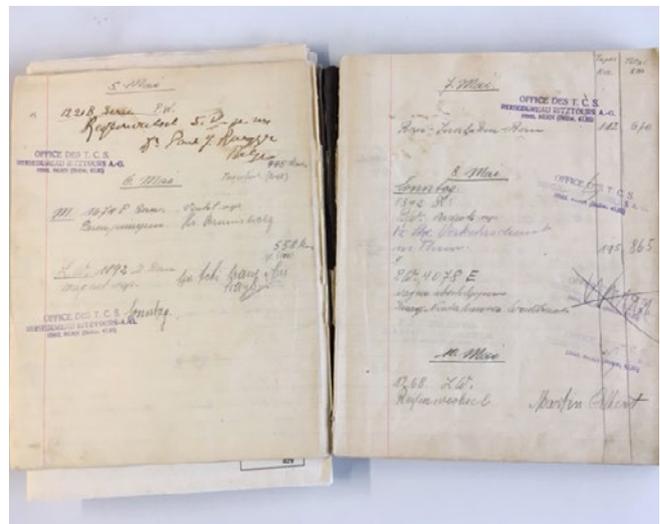


Abb. 45: Rapportbuch A. Vogelsang 1932

Touring-Hilfe

Die gewaltige Zunahme der Motorfahrzeuge nach dem zweiten Weltkrieg und damit verbunden auch der Pannen bewegen den TCS, den Pannenhilfsdienst auszubauen. So entsteht im Laufe der Jahre der auf den Schweizerischen Alpenpässen, in den grössten Städten und neuerdings auch auf den Autobahnen nicht mehr wegzudenkende TCS-Pannenhilfsdienst, der seit 1936 unter dem Namen Touring-Hilfe allgemein bekannt ist. Schon kurz nach der Einführung dieses Dienstes zeigt es sich, dass eines der schwierigsten Probleme bei der Pannenhilfe in der Übermittlung von Meldungen an die mit ihren gelb-schwarzen Patrouille-Fahrzeugen im Einsatz stehenden Helfer besteht. Damals ist es privaten Firmen und Institutionen verwehrt, eigene Funkanlagen zu unterhalten. Deshalb rüstet der TCS seine Pannenhilfsfahrzeuge anfänglich mit dem Autoruf

aus. Dieses drahtlose Rufsystem der PTT ermöglicht, die auf bestimmten Strassen patrouillierenden Wagen über das automatische Autorufnetz mit Sendern auf dem Säntis und Chasseral jederzeit anzurufen. Je grösser aber der Dienst und die Zahl der Einsätze wird, umso mehr zeigt es sich, dass ein rationeller Einsatz der Patrouilleure in den Städten und auf den Autobahnen nur durch Gegensprechfunkanlagen bewerkstelligt werden kann. Der erste Versuch mit Funkanlagen führt der TCS im Jahr 1962 am Gotthard und im Tessin durch, also in einem bezüglich Ausbreitung von Radiowellen recht schwierigen Gebiet. Nach langwierigen Unterhandlungen mit der PTT erhält der TCS für den Sommer 1963 eine Bewilligung für einen Versuchsbetrieb am Gotthard, dem wichtigsten und meistbefahrenen aller Pässe. Aufgrund er gemachten Erfahrungen arbeitet dann der TCS Pläne für ein das ganze Gebiet der Schweiz umfassendes, in mehreren Etappen zu erstellendes Funknetz aus.



Abb. 46: Mobile TCS-Funkstation in den Sechzigern



Abb. 47: Eingebaute Funkanlage in den Sechzigern

Touring-Kompagnie

Mit der Idee, die TCS-Patrouilleure auch in einem Aktivdienst sinnvoll und gezielt einzusetzen, werden in den Siebzigerjahren (bis ca. 1980) alle Patrouilleure in eine Touring-Kompagnie eingeteilt. Sie absolvieren ihre Wiederholungskurse in dieser Einheit jeweils in Thun. Die Hauptaufgabe der Kompagnie sind die Verkehrsregelung und Sicherstellung des Pannenhilfsdienstes für Armeefahrzeuge. Eingerückt sind die Patrouilleure jeweils mit ihren Patrouillenfahrzeugen. In einem Ernstfall wären die Fahrzeuge umgespritzt worden. Die Armee hätte zudem in einem Ernstfall das Patrouille-Funknetz übernommen, da dieses eine sehr gute Flächendeckung in der Schweiz aufweist und einmalig ist.



Abb. 48: Ausbildung in den Siebzigern

Touring-Helfer

Anfang der Sechzigerjahre verfügt der Touring-Club über zirka 55 eigene Pannen-Patrouillenfahrzeuge und arbeitet nebenbei mit Garagen zusammen. Da kann bei einer Panne recht viel Zeit vergehen, bis endlich Hilfe naht. Um hier Besserung zu bieten, führt der Touring Club Zürich den Touring-Helfer ein. Es handelt sich hier um Mitglieder des Clubs, die speziell zur Verrichtung von Kameradschaftsdiensten bei Unfällen und Pannen ausgebildet werden. Zudem erhalten die Freiwilligen, die über einen guten automobilistischen Leumund verfügen müssen, eine Nothelferausrüstung im Wert von CHF 900.—. Darin enthalten sind unter anderem Überkleider, Autoapotheke, Kamera, Feuerlöscher, Werkzeugtasche und Kreide. In einem eintägigen Kurs, so berichtet die «Automobil-Revue»

9/1961, werden die Helfer ausgebildet, denn auf ihnen lastet eine nicht geringe Verantwortung, wenn sie als Erste bei einem Unfall oder einer Panne ankommen. Sie sollen für die richtige Lage von Verletzten sorgen, den Unfallort absperren und den Durchgangsverkehr regeln. Nach Bestehen des Kurses erhalten sie die gelben, reflektierenden Tafeln für ihre Wagen, die sie als TCS-Helfer kennzeichnen, sowie eine schriftliche Wegleitung und einen Ausweis. Die Touring-Helfer führen ihre Unfallausrüstung im Wagen mit.

Im ersten Ausbildungskurs in Zürich werden achzig Helfer instruiert. Grundsätzlich kann sich jedes TCS-Mitglied zum Touring-Helfer ausbilden lassen, da kein eigentliches Fachwissen erforderlich ist.



Abb. 49: Touring-Helfer 1970



Abb. 50: Touring-Helfer 1970

Outdoor, Camping und Hotels

Als Touring-Club (und nicht als Automobilclub) stellt der TCS von Anbeginn an Tourismus, Reisen und Mobilität in den Vordergrund. Deshalb ist er auch über Jahrzehnte Mitglied der **Association Internationale Touristique** (AIT) und in den Neunzigerjahren der **Fédération Internationale de l'Automobile** (FIA) beigetreten. In diese Logik reiht sich auch die Aufnahme der Kanuten (Flusswandern) und der Camper als Mitgliedskategorien sowie der Betrieb eigener Hotels ein.

Nautische Sektion

Der Kanuverband (Vereinigung Schweizerischer Flusswanderer) schliesst sich nach elfjährigem Bestehen 1936 dem TCS an und sorgt so für mehr Vielfalt in der Mitgliederbasis. Die Nautische Sektion des TCS, wie sie von nun an heisst, besteht aus etwa 600 Mitgliedern. Sie hegt einerseits sportliche Ambitionen und kann sogar Kanuten an Olympiaden schicken (im Jahr 2000 entsendet sie zwei Personen an die Olympiade nach Sydney) oder organisiert beispielsweise 1973 die Weltmeisterschaft im Muotatal. Andererseits geht es auch darum, zusammen draussen in der Natur Zeit zu verbringen. Die Zusammenarbeit dauert bis 2010. Der TCS beendet das Hauptsponsoring des Schweizerischer Kanuten-Verbandes aus wirtschaftlichen Gründen.

Cyclo-Centre und Fahrradfahren

Fahrradfahren als Freizeit- und Tourismusaktivität gehört zu den Grundwerten des TCS und ist mitunter dessen Gründungszweck. Während der zwei Phasen der Automobileuphorie (1930er und 1950er bis 1960er) rückt das Velo vielerorts jedoch in den Hintergrund, denn ein Grossteil der Mitglieder sind Automobilisten. Neuen Schwung erreicht der Radtourismus 1973 durch die Eröffnung sogenannter Cyclo-Centre. Autofreie Sonntage geben zudem Anreize zum vermehrten Fahrradfahren, zumindest am Sonntag. Das Angebot wird im Zuge der Umweltbemühungen ausgebaut, genauso wie auch die ausgeschilderten Strecken – ein Engagement des TCS für Veloland Schweiz, heute in Schweiz Mobil integriert. 1986 sind 10'000 Kilometer Radweg ausgeschildert, das Angebot wird 2005/2006 jedoch eingestellt. Als weiteres Engagement für den Langsamverkehr seien an dieser Stelle auch die autofreien Erlebnistage «SlowUp» erwähnt, bei denen der TCS als nationaler Sponsor (2011 bis 2015) sein Hauptanliegen der Ver-



Abb. 51: Kanuwettkampf in Genf 1942



Abb. 52: Cyclo-Centre in Yens (VD) 1982

Cyclo-Centre und Fahrradfahren

kehrssicherheit und -erziehung nach dem TCS-Motto «Sehen und gesehen werden» im Strassenverkehr auf attraktive Art und Weise vermitteln kann, (z. B. Trainieren von Vortritts- oder Kreiselsituationen).



Abb. 53: SlowUp

Camping

1949 wird eine neue Mitgliederkategorie für Camper geschaffen, die Ende des gleichen Jahres bereits 680 Mitglieder zählt. Es bleibt jedoch nicht alleine bei der Mitgliederkategorie. Zeltplätze werden geschaffen, übernommen und modernisiert. Camping wird als Antwort «à ce besoin, inné chez l'Homme, de se rapprocher de la nature», gesehen («Touring» 1958). Camping ist aber nicht nur naturnah, sondern entspricht auch dem Wunsch, individuell zu reisen. Für den TCS bedeutet die Campingsparte ein Wachstumsbereich mit Potenzial, wobei der naturnahe Komfort im Zentrum steht (vgl. Jahresbericht 1964). Mittlerweile ist der TCS der grösste Anbieter von Campingplätzen in der Schweiz, und das Bedürfnis nach Ferien in der Natur hat nicht nachgelassen.

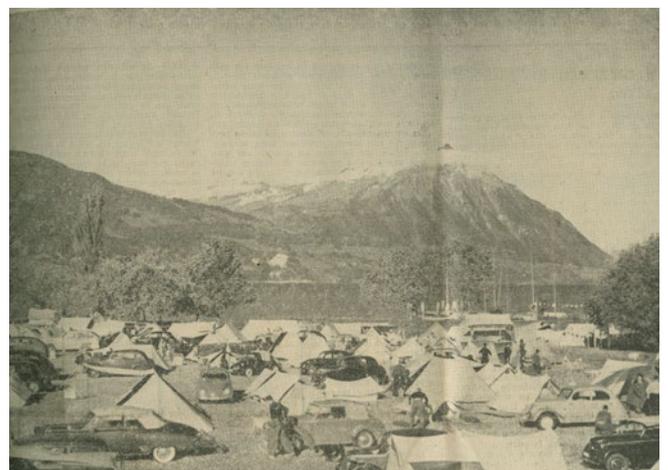


Abb. 54: Erste nationale Campingallée des TCS

Hotels

In den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts ist das Reisen in der Schweiz bei weitem nicht so komfortabel wie heute. Der Touring Club Schweiz betreibt damals über hundert Campingplätze, doch andere Unterkünfte fehlen weitgehend. Deshalb erwirbt die Tochtergesellschaft des TCS, die Heberga AG, schliesslich an bester Lage Grundstücke in den Kantonen St. Gallen und Tessin. 1959 öffnen die beiden Drei-Sterne-Hotels Schloss in Bad Ragaz und

Bellavista in Vira Gambarogno TI hoch über dem Lago Maggiore ihre Tür. Zum 50-Jahr-Jubiläum der TCS-Hotels wird die «Rallye TCS Hotels» im September ab/bis Hotel Schloss Ragaz durchgeführt. Neben den klassischen Oldtimern sind in Bad Ragaz auch sogenannte Youngtimer mit über zwanzigjährigen Autos am Start. Nach sechzig Jahren zieht sich der TCS Ende 2019 aus dem Hotelgeschäft zurück und verkauft die beiden Hotels.



Abb. 55: Hotel Bellavista 1959

Sektionen

Der TCS als Schweizer Institution lebt von Beginn weg den Föderalismus. Es geht hier explizit um die geografische Organisation in Sektionen und nicht um thematische Gruppierungen wie die Automobilsektion (1911 bis 1916) oder die Nautische Sektion (1936 bis 2010).

Föderalismus

Durch das Ziel, den Tourismus im Generellen und den Velotourismus im Speziellen zu fördern, liegt es nahe, sich nicht nur auf den eigenen Standort zu fokussieren. Von Beginn weg gibt es deshalb Mitglieder in verschiedenen Regionen (wenn auch meist mit Westschweizer Wurzeln). Einige dieser Mitglieder sind bereit, sich als Delegierte in ihren jeweiligen Regionen zur Verfügung zu stellen. Ihre Aufgabe ist nicht nur die Mitgliederanwerbung, sondern auch die Beratung und Vertretung der Mitgliederinteressen in den jeweiligen Regionen. Je nach Mitgliederdichte ist ein Delegierter für ein kleineres Gebiet oder eine ganze Sektion, die mehrere Kantone umspannen kann, verantwortlich. Zudem gibt es zur Gründerzeit auch noch Delegierte im Ausland, so zum Beispiel an der Ostküste der USA oder in Paris und Mailand. Die Aufteilung in Sektionen variiert von Beginn weg. Anfangs gibt es fünf Sektionen, wobei der wirkliche Sprung über den Röstigraben seine Zeit braucht. So wird das TCS-Verzeichnis von 1901 nur in französischer Sprache herausgebracht, da nur ein Fünftel der Mitglieder aus dem deutschsprachigen Raum stammt und die Kosten zu hoch gewesen wären (1901 Annuaire). Um auf regionale Vorkommnisse besser und schneller Einfluss zu nehmen, kommt es ab 1914 zu Dezentralisierungen – die Sektionen in ihrer heutigen Form werden gegründet.

Die Sektionsgründungen in chronologischer Auflistung

- Tessin (1914)
- Jura (1916)
- Genf (1917)
- Zürich (1917)
- Waadt (1918)
- Beide Basel (1921)
- Neuenburg (1922)
- Schaffhausen (1924)
- Biel/Bienne-Seeland (1925)
- Bern (1926)
- Freiburg (1926)
- Graubünden (1926)
- Solothurn (1926)
- Wallis (1926)
- Waldstätte (1926)
- Aargau (1927)
- Glarus (1927)
- St. Gallen-Appenzell Innerrhoden (1927)
- Thurgau (1927)
- Neuenburger Jura (1928)
- Zug (1950)
- Appenzell Ausserrhoden (1953)
- Uri (1960)
- Schwyz (1963)

Per Ende 2020 ist der TCS durch 23 Sektionen in der ganzen Schweiz vertreten, da die Sektionen Neuenburg und Neuenburger Jura per 2021 zur Sektion Neuenburg fusioniert haben.

Sektionen

Föderalistisch organisierte Organisationen wie der TCS zeichnen sich durch eine hohe Autonomie der Sektionen aus. Als rechtlich eigenständige Vereine entscheiden diese nach eigenem Ermessen, wie sie die gemeinsame Vision der Gesamtorganisation umsetzen wollen. Sie sind zum Teil ihrerseits noch in Untersektionen oder Regionalgruppen beziehungsweise Tochtergesellschaften organisiert. Entsprechend unterschiedlich fallen die Tätigkeiten und Leistungen aus, welche eine Sektion ausübt und ihren Mitgliedern anbietet. Auf ihrem Sektionsgebiet engagieren sie sich für die Verkehrssicherheit und pflegen dabei die Kontakte mit der Polizei und anderen Behörden. Auf politischer Ebene setzen sie sich für die Interessen der Mitglieder im Strassenverkehr und in der Mobilität im Allgemeinen ein und pflegen dabei die Kontakte mit Verwaltung und Politik.



Abb. 56: Tag der Westschweizer Sektionen 1934

Neben den statutarisch vorgeschriebenen Versammlungen organisieren die Sektionen Veranstaltungen und Anlässe, welche verschiedene Zielgruppen des TCS ansprechen und den Clubgedanken und die Mitgliederbindung stärken. So organisieren sie für Mitglieder Ausflüge, sei es per Bus für Besichtigungen, zu Fuss an Wanderungen, auf dem Velo oder per Motorrad. Mitglieder treffen sich ferner zum Kartenspielen, Tanzen oder um ihre Leidenschaft für Oldtimer zu teilen. Jugendliche besuchen die be-

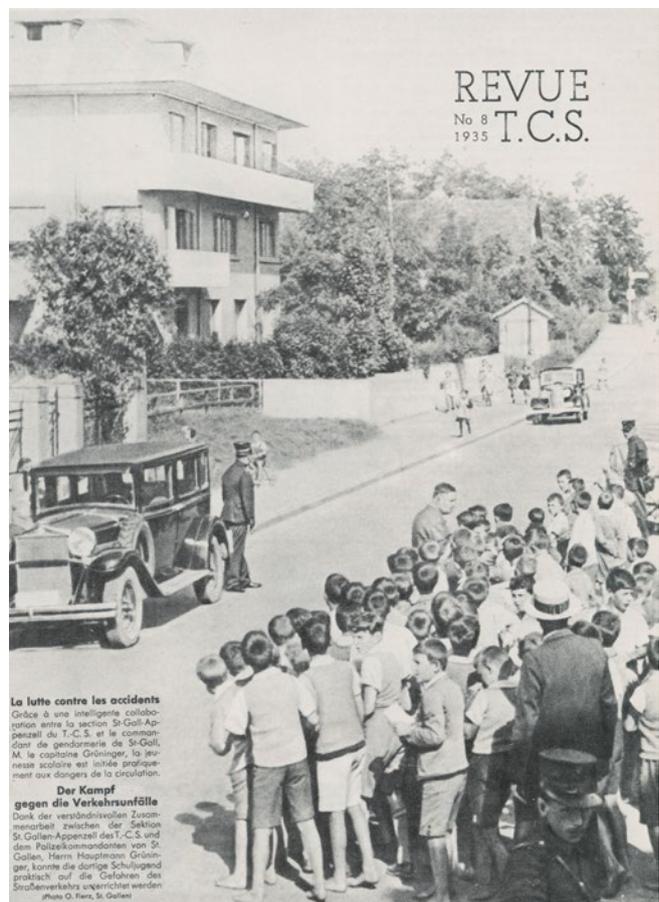


Abb. 57: Verkehrserziehung mit der Polizei 1935

Sektionen

lieben Jugendfahrlager, und auch unsere kleinsten Mitglieder werden mit Spiel und Spass unterhalten.

Sie stellen selber oder in Zusammenarbeit mit einer oder mehreren anderen Sektionen eine physische Anlaufstelle für alle TCS-Mitglieder (Kontaktstelle) sicher. Dort beraten und informieren sie die Mitglieder in sämtlichen Fragen, welche die Mitgliedschaft sowie die verschiedenen vom Zentralclub und den Sektionen angebotenen Dienstleistungen betreffen. Sie sind in zahlreichen Bereichen aktiv und bieten eine Fülle von Dienstleistungen, die von Transporten über die Ausbildung und Sicherheit bis hin zu Freizeit- und kulturellen Angeboten reichen. Mehrere Sektionen betreiben ein Technisches Zentrum, das Tests und Expertisen vor der Fahrzeugkontrolle für Autos, Motorräder und Scooter anbietet. Mehr-

mals jährlich versenden die Sektionen kostenlos ihr Bulletin mit Informationen über Veranstaltungen, Stellungnahmen zu regionalen Fragen der Mobilität, Mitgliederangeboten und -vorteilen sowie mit weiteren Aktivitäten.

Ein Anspruch des TCS war seit je her die lokale Verankerung. Damit die Mitgliedschaft allen Mitgliedern, seien sie in der Stadt Zürich oder in einem Bergdorf im Wallis wohnhaft, Nutzen bringen kann, ist eine lokale Präsenz Voraussetzung. Die föderalistische Organisation und die Zusammenarbeit mit den Sektionen erlauben es dem TCS, eine unbezahlbare Nähe zu den Mitgliedern zu haben.



Abb. 58: Bremstest der Sektion Waadt 1939



Abb. 59: Technisches Zentrum 1979

Cluborgan

Gemäss Statuten veröffentlicht der TCS eine periodisch erscheinende Vereinszeitung, über die offizielle Mitteilungen bekannt gegeben werden.

Revue – TOURING – Touring-Magazin

Die «Revue du Touring Club Suisse» erscheint 1896 als erstes offizielles Organ des TCS, erscheint 1897. In ihrer Anfangszeit greift die «Revue» relevante Gesellschaftsthemen auf, unterrichtet auf dem Gebiet des Tourismus in der Schweiz im Allgemeinen und des Radsports im Speziellen und steht allen Mitteilungen von allgemeinem Interesse offen gegenüber. Mit der heranwachsenden Zahl an «automobilistischen» Mitgliedern werden sukzessive auch ihre Anliegen berücksichtigt, behandelt und verteidigt. Der TCS klärt seine Mitglieder fortan auf vielfältige Weise über alles auf, was die Mobilität im weitesten Sinne betrifft. Seine «Revue», später in «TOURING» umgetauft, ist stets Hauptpfeiler seiner Informationsdienstleistung und wichtigstes Special für Verkehr und Mobilität sowie Freizeit und Tourismus. Der TCS informiert jedes Mitglied allmählich in seiner Sprache über die Entwicklung der Mobilität mit all ihren Herausforderungen und Chancen, gibt wertvolle sicherheitsrelevante und technische Tipps und erstattet regelmässig Bericht über die politische und touristische Aktualität. Das mit der Zeit zum meistgelesenen respektive auflagenstärksten Monatsmagazin der Schweiz herangewachsene Touring-Magazin beleuchtet die Welt der Radfahrenden, des Automobils, der Pendler, der Reisefreudigen, der Verkehrssicherheit, der Nachhaltigkeit sowie auch des öffentlichen Verkehrs und der Aviatik inklusive der aktuellen verkehrs- und umweltpolitischen Fragen in all ihren Facetten. Der TCS liefert über sein Clubmagazin eine Fülle von unabhängigen und zuverlässigen Informationen zur fundierten Meinungsbildung und sicheren Entscheidungsfindung.

Der seit den Anfängen zurückgelegte Weg des Mitteilungsorgans des Traditionsclubs TCS ist beträchtlich: Start als Monatszeitschrift «Revue du Touring Club Suisse» (1896), schnell zweisprachig, zunächst ohne Illustrationen und danach mit solchen in Schwarz-Weiss (1926) – Wochenzeitung «TOURING» sprachgetrennt mit monatlicher Beilage (1936), drei Auflagen in den Nationalsprachen, zunächst in Schwarz-Weiss (1947), später mit einer Farbe und mit Illustrationen in



Abb. 60: Revue von 1898

Revue – TOURING – Touring-Magazin

vier Farben (1984) – Zweiwochenzeitung und Formatwechsel (1990) – Onlineredaktion mit Interaktion zur Leserschaft (2009) – von der kostenlosen App (2011) hin zum hochstehenden Lifestylemagazin Touring mit umweltverträglicher Papierqualität und Sonderheften (2015) – erweitert mit Themenbeilagen aus den Bereichen Wohnen und Elektromobilität sowie Gesundheit und Medizin (2020).

Diese Entwicklung ist Zeuge des ständigen Clubanliegens, über ein Presseorgan zu verfügen, das die Verbindung mit den Mitgliedern herstellt und dem Club ein Podium bietet, von dem aus er sich zum Wortführer der Anliegen seiner Mitglieder und zum Vertreter ihrer Interessen machen kann. Mit regelmässigen Informationen über aktuelle Ereignisse,

Projekte und Engagements, Ankündigungen von Veranstaltungen, Berichterstattungen über Erfolge, Herausforderungen oder Rückschläge, herausragende Leistungen oder Vorstellung besonderer Mitglieder und Persönlichkeiten, unabhängigen Tipps und Expertenmeinungen, versteht es der TCS fortwährend, das Gemeinschaftsgefühl im ganzen Verein und sein öffentliches Ansehen beständig zu fördern und zu festigen. Das Cluborgan dokumentiert kontinuierlich die Vereinsgeschichte innerhalb des gesellschaftspolitischen Zeitgeschehens und etabliert sich zu einem wertvollen Archiv über die Aktivitäten und die Entwicklung sowohl des Vereins als auch der allgemeinen verkehrs- und gesellschaftspolitischen Evolution der Schweiz, die er massgeblich mitgeprägt hat.



Abb. 61: Touring 2009



Abb. 62: Touring-Magazin ab 2015

Kooperationen

Während der langen Vereinsgeschichte kommt es zu zahlreichen Kooperationen.

Kooperationen

Eine erste Form der Kooperation geschieht bereits zur Gründungszeit. Hoteliers, aber auch Gaststätten und Mechaniker können sich in den Jahrbüchern und Verzeichnissen des TCS empfehlen lassen, wenn sie den Anforderungen entsprechen. Im Gegenzug gewähren sie den TCS-Mitgliedern Rabatte auf ihre Dienstleistungen. Lange bietet der TCS auch keine eigenen Versicherungsleistungen an, weshalb er sich ebenfalls durch ein Netz von Verträgen Partner in diesem Bereich sichert.

Wie bereits erwähnt, sind der ACS und der TCS zu Beginn personell und auch räumlich eng verbunden. Beide interessieren sich für Tourismus und moderne Fortbewegungsmittel und deren Förderung. Die Öffnung des TCS gegenüber Automobilisten und damit in gewisser Weise das Ende der Trennung Velo und Auto in zwei sich nahe stehende Verbände führen zu Spannungen. In den 1910er-Jahren werden diese auch auf persönlicher Ebene ausgetragen, was zu

tiefen Gräben führt. Nachdem sich über die Zeit die persönlichen Zerwürfnisse gelegt haben, arbeiten ACS und TCS vor allem im Verkehrssicherheitsbereich wieder zusammen – z. B. in der Filmserie «Sortilèges de la route» (1960er). Symbolisch sind da die Schülerpatrouilleure in den 1960ern, deren Kappe mit ACS und deren Gürtel mit TCS beschriftet sind. In dieser Zeit kommt es auch immer wieder zur Zusammenarbeit zwischen dem Roten Kreuz und dem TCS. So arbeiten die beiden Organisationen 1944 bei der Landesversorgung zusammen – unter dem Schutz des Roten Kreuzes und mit den Zollpapieren des TCS gelangt der Gütertausch nach Übersee. Mitte der 1980er-Jahre spannen der TCS und das Rote Kreuz erneut zusammen, um neue Blutspender zu rekrutieren – diese kämen ja auch Verkehrsunfallopfern zugute. Als Anreiz für Neuspender sponsert der TCS eine Woche Ferien in New York.

Als Organisation, die die Mobilität seiner Mitglieder fördert, ist es unabdingbar, auch im Ausland starke Partner zu haben, um in Not Geratenen schnell zu helfen. Deshalb setzt der TCS auf Partnerschaften mit ausländischen Mobilitätsvereinen. Er ist Gründungsmitglied der Ligue Internationale des Associations Touristes (LIAT) und tritt später zur AIT (Alliance Internationale de Tourisme 1919) über, was mehr weltpolitische als sonstige Gründe hat. 2004 schliessen sich die AIT und die FIA zusammen. Sind anfangs vor allem die reise-technischen Vorteile eines Informations- und Dienstleistungsaustausches (z. B. lokale Karten, Pannenhilfe vor Ort) im Fokus, ist nun auch die Zusammenarbeit im Bereich Konsumentenschutz von grosser Bedeutung (z. B. erste Reifentests 1973).



Abb. 63: 40'000 neue Blutspender dank dem TCS

Kooperationen

Durch die immer fernerer Reiseziele der durch den TCS Geschützten und der Möglichkeit, Verletzte mit dem Flugzeug zu repatriieren, ist die Zusammenarbeit mit Flugspezialisten vonnöten, was seit den 1970ern geschah. Je nach Distanz und Sprachregion wird dabei auf unterschiedliche Anbieter gesetzt: Rega für aussereuropäische Flüge und für deutsch- und italienischsprechende Mitglieder; Aeroleasing Geneva oder TAG Aviation für europäische Rückflüge in die Romandie. Helikopter werden ab 1981 für TCS-Einsätze genutzt, allerdings nur für Rückflüge im Umkreis von 400 bis 500 Kilometern.

Für medizinische Abklärungen im Ausland besteht bis 2011 eine Partnerschaft mit International SOS. 2004 intensiviert der TCS seine Zusammenarbeit mit der Rega: Rückführungen werden durch die Rega ausgeführt, sollten Rega-Gönner im Ausland Rechtshilfe

brauchen, hilft der TCS. Nach einem Unterbruch der Zusammenarbeit – 2012 bis 2015 besitzt die TAS 49% der Alpine Air Ambulance und verfügt damit indirekt über eine eigene Flotte – setzt die Zusammenarbeit 2015 für Einsätze im Ausland wieder ein. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der TCS für die Rückführungen ein solides Netzwerk aufgebaut hat, durch das Repatriierungen aus der ganzen Welt möglich sind.



Abb. 64: Rega und TCS



Abb. 65: TCS Ambulance 2014

Services

Eine Auswahl an vergangenen und aktuellen Angeboten des TCS – vielfältiger als gedacht. Die Dienstleistungen für das Mitglied stehen immer an erster Stelle – ganz nach dem Motto «Immer an meiner Seite».

Wegweiser, Karten und Routenplanung

Wegweiser und Karten sind seit Beginn ein wichtiges Serviceangebot. Die Entdeckung der Welt durch individuelle Verkehrsmittel machen solche Hilfen unabdingbar. Die Wegweiser lässt der TCS selbst produzieren und führt bereits Materialprüfung zur besten Haltbarkeit der Farbe durch. Ab 1934 bietet der TCS auch Routenplanungen mit Distanzangaben an. Ein wichtiger Service in einer Zeit ohne Navi, App oder einheitliche Strassenzustände. Gute Wegweisesysteme und auch Warnschilder bleiben ein Anliegen des TCS. Mit der Idee der Wiederentdeckung des Radtourismus in den 1970er/1980ern beschilbert der TCS Radstrecken. Der TCS gibt Velokarten heraus, die der VCS mit überklebtem TCS-Logo selber an seine Mitglieder abgibt. Der Hintergrund liegt nicht bei der umweltpolitischen Sensibilisierung, sondern bei der aktiven Freizeitgestaltung. Der TCS vergibt die sogenannten Alpenbrevets für Radfahrer, die mehrere Pässe schaffen. Einige Sektionen stecken Mountainbike-Routen ab und signalisieren diese. Ebenfalls lange beliebt bleiben Strassenkarten und Verzeichnisse von Garagen und Hotels.

Telefone

Als die Touring-Hilfe ins Leben gerufen wird, gibt es noch lange keine Mobiltelefone, und noch nicht jeder Haushalt – gerade an abgelegenen Orten – verfügt über einen Telefonanschluss. Der TCS stellt Hilfesuchenden deshalb SOS-Telefone zur Verfügung, die an befahrenen Strassen aufgestellt sind. Während des Zweiten Weltkrieges stellt der TCS zwei Telefone an entlegenen Orten für die Armee zur Verfügung.



Abb. 66: Schweizerkarte von 1938



Abb. 67: Telefonposten Bäregg

Verkehrsdienst

Die Überquerung der Alpenpässe ist einst eine wetterbedingte Herausforderung, da die Pässe aufgrund von Schneefall geschlossen werden können. Bis zum Ende des 20. Jahrhunderts sind selbst die Nutzer moderner Kraftfahrzeuge bei Fahrtritt nicht sicher, ob sie die Pässe überqueren können, da es keine zuverlässige und schnelle Informationsübermittlung gibt. Will ein Verkehrsteilnehmer, meist ein Automobilist, mehr über den Strassenzustand wissen, so kann er sich bei der Nummer 163 informieren. Da das Angebot erstmals 1959 ausführlich aufgezeigt wird, ist anzunehmen, dass das Angebot ab dann existiert hat. Vorgehen damals: Strassenwärter informieren über kritische Strassenzustände, die Informationen werden gebündelt, redigiert und dann auf ein Tonband aufgenommen. Die Anrufer können so die auf dem Tonband festgehaltenen Informationen abrufen. Zur Erleichterung der Reiseplanung entwickelt der TCS 1994 zusammen mit Radio Suisse Romande die erste Verkehrsinfozentrale (TCS Verkehrsinfo), die es dem Verkehrsteilnehmer ermöglicht, sich vor der Abfahrt über die aktuelle

Situation auf den verschiedenen Strassenabschnitten zu informieren. Dank Hunderten von Anrufen von Verkehrsteilnehmern und Kontakten zur örtlichen Polizei liefert der Service damals schon in Echtzeit und in den drei Landessprachen Informationen über die Verkehrssituation auf dem gesamten Schweizer Strassennetz. Diese seit 1998 auf der TCS-Website verfügbare Dienstleistung hat sich schnell weiterentwickelt und informiert über die Verkehrssituation im ganzen Land: über Unfälle, gesperrte Strassen, Geisterfahrer, eingeschränkte oder unterbrochene Bahnlinien oder veröffentlicht Prognosen vor einer verkehrsreichen Periode. Im Jahr 2001 wird die Zentrale zu Viasuisse – gegründet vom TCS, der SRG, von den SBB und der Lions Air Skymedia – und sendet auf öffentlich-rechtlichen und privaten Radiosendern einen grossen Teil an Verkehrsinformationen in der Schweiz. Auch heute noch informiert der TCS über seine Website, aber auch über die TCS-App und über seine sozialen Netzwerke schnell und zuverlässig über die aktuelle Lage.



Abb. 68: Zentralradio aus den Siebzigern



Abb. 69: Viasuisse 2020

Triptyks und internationale Führerscheine

Der TCS, entstanden in einem Grenzkanton mit einem Schwerpunkt auf Tourismus, hat seit jeher mit grenzüberschreitendem Verkehr zu tun und ist deshalb ein Experte in diesem Bereich, auch wenn heutzutage die Nachfrage gering ist. Erste Triptyks darf der TCS 1903 ausstellen. Triptyks sind Bescheinigungen zum einmaligen Grenzübertritt für Kraftfahrzeuge. Allerdings erst für Mitglieder, die im Ausland wohnen und in die Schweiz einreisen wollen. Bald darauf gilt das Angebot auch in umgekehrte Richtung. Für diejenigen TCS-Mitglieder, die ein Automobil besitzen, werden später auch internationale Führerscheine ausgestellt.

Versicherungen

Der TCS ist Pionier im Bereich Kaskoversicherungen: 1912 kann ein Partnervertrag mit einer deutschen Versicherung abgeschlossen werden. Aber auch in anderen Versicherungsbereichen sucht der TCS bestmögliche Lösungen – alleine oder mit Partnern. Um den Rechtsschutz des ETI-Schutzbriefes im Ausland weiter zu garantieren, wird 1968 die Assista gegründet. Die Einführung der Fahrzeugrechtsschutzversicherung (Verkehrsrechtsschutz) 1973 findet grossen Anklang, per Ende Jahr werden knapp 20'000 Policen verzeichnet. 1975 folgt die Gründung der TCS Versicherungs AG (TAS) als Risikoträgerin der Versicherungsleistungen im ETI-Schutzbrief ausserhalb des Rechtsschutzes, die 1980 mit der Einführung der Reise-Annullierungsversicherung und der optionalen Weltdeckung bedeutende Verbesserung des ETI-Schutzbriefes herbeiführt. Die 1982 neu lancierte



Abb. 70: Büro des TCS-Zolldienstes von 1948



Abb. 71: Büro von Assista 1972

Versicherungen

Veloversicherung, zuerst unter dem Namen Ciclo-Assistance und danach Velo-Assistance, wird 2016 mit der Kaskoversicherung für Velo und E-Bikes unter dem Namen TCS Bike Assistance erweitert – ab 2020 inklusive Diebstahlschutz und Pannendienst TCS Velo Versicherung genannt. 1984 wird die Privatrechtsschutzversicherung eingeführt, was einem grossen Bedürfnis entspricht (per Jahresende 35'000 Policen). 2006 erfolgt die Einführung der Rechtsschutzversicherung für KMU und Selbstständige, und ein Jahr später wird die Gebäuderechtsschutz-Versicherung lanciert. Zum Schutz gegen Risiken im Internet lanciert der TCS 2017 den Internet-Schutzbrief, der Inhaber als private Nutzer des Internets weltweit versichert, und die Onlineplattform lex4you.ch wird in Betrieb genommen.



Abb. 72: TCS Bike Assistance seit 2016

Konsumentenschutz

Ende der 1960er beginnt der TCS sein bis heute andauerndes Engagement für den Schutz von Konsumenten. Damit sind nicht die technischen Fahrzeugkontrollen im Ganzen gemeint (siehe Verkehrssicherheit). Vielmehr geht es um Einzelteile, die die Sicherheit und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern gefährden können oder nicht den gemachten Aufgaben entsprechen. Darunter fallen beispielsweise Kindersitze, Reifen und Sicherheitsgurte. Ebenfalls in diese Kategorie fallen Crashtests von Fahrzeugen oder beispielsweise Untersuchungen des Katalysators (beides in den 1980ern). Expertise und eine gute Vernetzung zu anderen Testpartnern stärken das Vertrauen in die Tests. 1999 erteilt das eidgenössische Amt für Messwesen dem TCS-Direktionsbereich «Technik, Umwelt, Sicherheit» die offizielle Akkreditierung als Prüfstelle für Motorfahrzeuge und bescheinigt damit, dass der TCS den Treibstoffverbrauch präzise und korrekt misst. Heute prüft und bewertet der TCS weiterhin neueste automobile Trends, Kindersitze, Reifen und weiteres Zubehör, aber auch Navigationssysteme, E-Bikes, E-Scooter, E-Trottinette sowie die passenden Fahrradträger.



Abb. 73: Crashtest von 1988

ETI und Auslandshilfe

Mit dem internationalen Tourismus in der Nachkriegszeit wächst der Wunsch nach Sicherheit, dass auch bei einem Unfall oder einer Panne eine Heimreise möglich ist. In Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern kann der TCS die Heimschaffung von Fahrzeugen organisieren. 1958 entsteht daraus der ETI-Schutzbrief mit einem Kreditbrief (CHF 500.—), Pannen- und Rechtshilfegutschein sowie mit einer Vollmacht für den im Ausland reisenden Lenker eines ihm nicht gehörenden Fahrzeugs. Das Angebot floriert und erlaubt, weitere Leistungen anzubieten. Beispielsweise wird die Auslandshilfe 1970 ausgeweitet, indem eine Alarmzentrale rund um die Uhr Hilfe anbietet. Auch werden vermehrt Rückführungen von Verletzten durch einen Flugtransport durchgeführt – einerseits weil die Möglichkeit dazu vorhanden ist, andererseits weil Reisende immer entfernter von der Schweiz in Not geraten. Die grosse Reisefreudigkeit der ETI-Schutzinhaber führt auch dazu, dass bei Grosskatastrophen viele Menschen gleichzeitig

Hilfe brauchen: der verheerende Tsunami in Südostasien, ein grosser Carunfall in der Türkei, terroristische Attentate in London und Sharm el Sheikh, etwa 25 Wirbelstürme und Hurricans in der Karibik, dem Golf von Mexiko und den USA, die Vogelgrippe, das terroristische Attentat auf Bali, Erdbeben in Pakistan und Indien und schliesslich das terroristische Attentat in Jordanien. Das ETI-Team ist praktisch ununterbrochen im Sondereinsatz. Daraus entstehen auch neue Massnahmen. Ein Team von bis zu drei Spezialisten begibt sich vor Ort der Krisen, um Hilfe und die Repatriierung von betroffenen Mitgliedern effizient sicherzustellen. In dieser Zeit intensiviert der TCS seine Zusammenarbeit mit der Rega, um mit den Rückführungen und Anfragen von Betroffenen und Angehörigen besser umgehen zu können. Nach einem Unterbruch (2012 bis 2015) arbeiten die beiden Organisationen vor allem in Auslandangelegenheiten zusammen.



Abb. 74: Auslandshilfe für Fahrzeuge in den Siebzigern



Abb. 75: Auslandshilfe für Personen in den Siebzigern

Gesundheit

Mobilität und Gesundheit sind Grundbedürfnisse von Menschen und daher von zentraler Bedeutung für nachhaltige, gesellschaftliche Entwicklung und zur Sicherung der Lebensqualität, daher gehört das Thema Gesundheit zur DNA des TCS. Gesundheit ist eine Voraussetzung für Mobilität, genauso wie ein Unfall oder eine plötzliche Erkrankung unweigerlich Auswirkungen auf eine Reise hat. So ist der TCS seit über sechzig Jahren mit eigenen Fallmanagern sowie einem Ärzteteam der ETI-Plattform in der medizinischen Beratung tätig und führt jährlich über 40'000 Hilfeleistungen durch. Seit Jahrzehnten bietet der TCS zudem zahlreiche Ratgeber, Tipps und Checklisten mit den wichtigsten medizinischen Informationen zu über 200 Ländern Reisende auf ihren nächsten Ausflug vor.

Für den TCS ist es seit jeher ein Anliegen, seine Mitglieder in der Entfaltung ihrer Mobilität zu beraten, zu schützen und zu helfen. Der TCS weiss jeweils rasch

auf das wachsende Bedürfnis seiner Mitglieder nach schnell verfügbaren, professionellen medizinischen Informationen zu reagieren und baut das Angebot im Gesundheitsbereich laufend aus: Nebst der 2019 geleisteten Unterstützung der Professur für Telenotfallmedizin an der Universität Bern, die erste dieser Art im deutschsprachigen Europa, hat der TCS im selben Jahr eine eigene medizinische Onlinegesundheitsplattform TCS MyMed lanciert. Dort werden der breiten Öffentlichkeit Fachartikel, Interviews und Erklärungsvideos zu einer breiten Palette medizinischer Themen, welche in Zusammenarbeit mit über hundert Gesundheitsexperten- und -institutionen entstehen, zur Verfügung gestellt. In den ab 2020 vorherrschenden unsicheren Zeiten der Pandemie steht der TCS seinen Mitgliedern mit medizinischer Expertise zur Seite und bietet mit der Covid-Line by TCS MyMed & Hirslanden eine kostenlose Beratung zu sämtlichen Fragen im Zusammenhang mit Covid-19 sowie medizinische Unterstützung durch hochqualifizierte Spezialisten an.



Abb. 76: TCS-Ärztin Dr. Serena Barberis

TCS und die Welt

Der TCS ist mittlerweile weltweit aktiv und pflegt auch weltweit Partnerschaften, um sein Dienstleistungsangebot stets im Interesse seiner Mitglieder auszuweiten.

Internationale Partner

Da der TCS seit seiner Gründung dem länderübergreifenden Tourismus verschrieben ist, erstaunt es wenig, dass die Vereinsgeschichte von vielen fruchtbaren Zusammenarbeiten mit internationalen Partnern geprägt ist. Bereits 1898 begründet der TCS die **Ligue Internationale des Associations de Tourisme** (LIAT) mit. Diesem Dachverband gehören siebzehn Clubs mit insgesamt 388'000 Mitgliedern an. Nach dem Ersten Weltkrieg wechselt der TCS in die **Alliance Internationale de Tourisme**. Die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern kommt nicht nur TCS-Mitgliedern oder später ETI-Schutzbriefbesitzern zugute, sondern hat auch positive Auswirkungen auf die Allgemeinheit.

Durch die Verbindungen zum französischen Touring-Club während des Zweiten Weltkrieges kann der TCS einen Beitrag zur Landesversorgung leisten.

Der TCS ist auch Gründungsaktionär der 1991 in Brüssel gegründeten Aktiengesellschaft ARC Euro-

pe. Diese Gesellschaft bündelt die Zusammenarbeit zwischen den grossen europäischen Automobilclubs, die hauptsächlich in der Strassen-Assistance tätig sind, und ist damit das grösste Automobil-Assistance-Netzwerk Europas. Es bildete 1995 auch die Grundlage für den Einstieg ins B2B-Geschäft mit Peugeot als ersten Vertragspartner. Heute betreut der TCS über 70% aller Automobilmarken in der Schweiz. Der TCS ist ebenfalls Mitglied beim Euro-NCAP, beim GreenNCAP und weiteren internationalen Testkonsortien. Aufgrund der Tunneltests sind in der Schweiz über eine Milliarde Franken in die Tunnelsicherheit investiert worden.

Auch die bereits erwähnten Reifentests, die in dieser Grösse und Qualität mit grossem Aufwand und Kosten verbunden sind, finden beispielsweise mit internationalen Partnern wie dem ADAC, ANWB und ÖAMTC statt. Ende der 1990er-Jahre folgt zudem eine Annäherung und schliesslich eine Aufnahme des TCS zur FIA (**F**édération **I**nternationale de l'**A**utomobile).



Abb. 77: Verschiedene Pannendienste 1980er-Jahre



Abb. 78: ARC Europe Road Patrol 2019

Internationaler Tourismus

Wie bereits mehrfach erwähnt, ist grenzüberschreitender und internationaler Tourismus von Beginn weg Teil des TCS. Deshalb erstaunt es wenig, wenn Reiseberichte und Reiseempfehlungen sowie die Organisation von Reisen immer ein Teil des TCS sind. Das Angebot hält dabei mit den zunehmenden Reismöglichkeiten Schritt. So kommen nach dem Zweiten Weltkrieg auch Pauschalreisen und der Verkauf von Flugbilletten hinzu. Mit vierzig Reisebüros ist der TCS

2002 der grösste unabhängige Reisevermittler der Schweiz. Jedoch spürt man auch hier die Auswirkungen des 11. September 2001 sowie den Druck der Onlinekonkurrenz und veräussert 2009 die Reisesparte an Kuoni. Geblieben sind Reiseberichte und Risikobewertungen von Reisedestinationen, bis der TCS zehn Jahre später wieder schweizweit ins Reisegeschäft einsteigt – mit einem umfangreichen Rundreiseprogramm für seine 1,5 Millionen Mitglieder.



Abb. 79: Reisebüro des TCS 1955



reisen tcs
für die wertvollste Zeit

Bahnreisen weltweit?
Reservieren Sie beim Spezialisten
– fragen Sie uns.

Tel. 0844 888 333
Verbindet Sie mit Reisen TCS in Ihrer Nähe.
www.reisen-tcs.ch

Abb. 80: Inserat von 2008



Abb. 81: Reisebüro des TCS 1974

Verkehrspolitik

Schon kurz nach seiner Gründung engagiert sich der TCS aktiv an der nationalen Verkehrspolitik und verankert seine politischen Tätigkeiten in seinen Statuten. Dabei orientiert sich sein Wirken stets an den wechselnden Bedürfnissen seiner Mitglieder zur Wahrung ihrer Rechte und Interessen im Strassenverkehr und später auch der Mobilität im Allgemeinen. Die zunehmende Grösse macht es notwendig, dass er dabei dem Gesamtinteresse gebührend Rechnung trägt.

Automobilverbände

Zur Zeit seiner Gründung als Radfahrerorganisation bezweckt der TCS zunächst die allgemeine Förderung von privatem Verkehr und Tourismus (Radwandern und später auch Flusswandern). Erst 1911 bildet sich eine Automobilsektion, die den TCS bald dominieren soll. Erster eigentlicher Automobilverband ist der 1898 gegründete Automobilclub der Schweiz (ACS), der, beeinflusst vom damals international führenden französischen Autorennsport, ebenfalls in Genf entsteht. Die Gründungsmitglieder des ACS sind TCS-Mitglieder, die vom Fahrrad auf das Automobil umgestiegen sind. Der ACS nach 1900 – der TCS vor allem nach

1920 – gründet Sektionen und Geschäftsstellen in der ganzen Schweiz. Beide Verbände entwickeln neben der Interessenwahrung in der Öffentlichkeit (Verkehrspolitik) vielfältige Dienstleistungen (unter anderem Verkehrssicherheit und Fahrtrainings, Pannenhilfe, Zollformalitäten, technischen und juristischen Beistand, Informationsbulletins, Campingangebote, Rückrufzentrale, Ausstellungen). Im ersten Motorisierungsschub nach 1920 folgen den beiden Strassenverkehrsverbänden 1921 der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (ASPA) und 1938 der Treuhandverband des Autotransportgewerbes (TAG), die 1979 zum Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (As-tag) fusionieren. Autogewerbe und -handel schliessen sich im 1927 gegründeten Autogewerbeverband der Schweiz AGVS zusammen. Koordinierter Dachverband dieser Organisationen ist seit 1944 der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS, heute Strasseschweiz), dessen Präsidium TCS und ACS lange Zeit im Turnus besetzen. Die boomartige Motorisierung nach 1945 kräftigt die Akzeptanz und die Stellung der Automobilverbände. Der TCS als grösster Verband verzehnfacht von 1950 bis 1990 seine Mitgliederzahl auf über 1,2 Millionen, im Jahr 2000 zählt er 1,4 Millionen und heute rund 1,5 Mio. Mitglieder. Der 1979 gegründete Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sieht von Beginn weg in der Mobilität eine der wichtigsten Ursachen der Umweltprobleme und positioniert sich klar mit Forderungen zur Reduktion der Mobilität auf das notwendigste und der Verlagerung dieser verbleibenden Mobilität auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Im Jahr 2000 publiziert er eine Mitgliederzahl von rund 136'000.

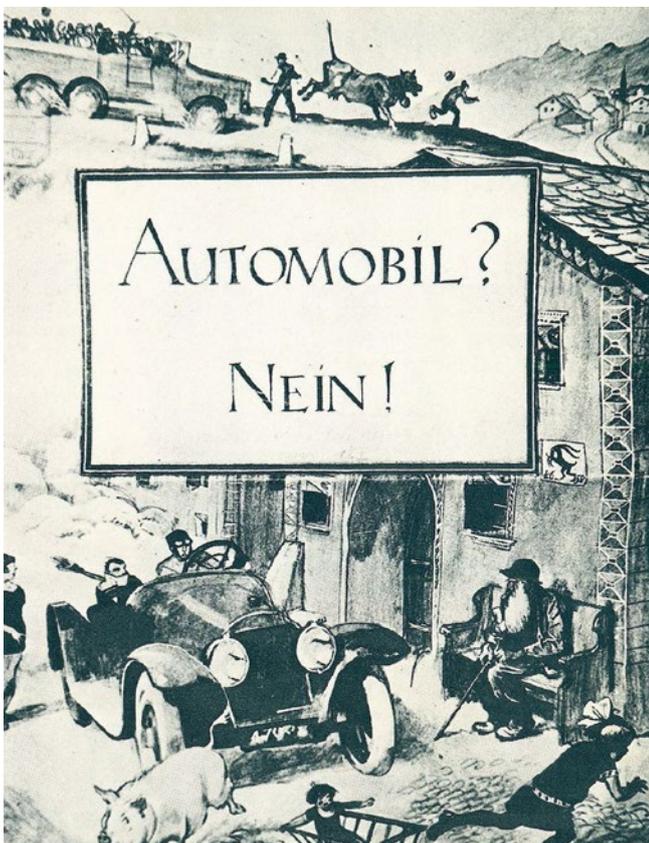


Abb. 82: Autogegner-Flugblatt Graubünden 1925

Einheitliche Verkehrsregeln und Tempolimiten

Verkehrsvorschriften und -regeln beschäftigen den TCS über all die Jahre bis zum II. Weltkrieg. Der Durchbruch in der Vereinheitlichung der Verkehrsregeln gelingt erst viele Jahre später zuerst mit dem Genfer Abkommen über den Strassenverkehr im Jahre 1949 und dann 1968 mit dem Wiener Übereinkommen, welches international gültige Verkehrsregeln und Signalisationen, sowie Regeln für den Führerschein festhält.

Einer der ersten nationalen Erfolge in der Politik ist 1904 die auf dem Konkordatsweg erfolgte Annahme

eines Reglements für einheitliche Verkehrsregeln für Automobile und Fahrräder, welches unter anderem auf einem Vorschlag des TCS basiert. Die darin festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen bei 30 km/h ausserorts und 10 km/h innerorts, sowie auf Bergstrassen, Brücken, engen Kurven und Strassen mit starkem Gefälle.

Mit dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr im Jahre 1932 werden die Limiten durch den Grundsatz ersetzt, dass der Fahrer sein Fahrzeug ständig beherrschen muss. Damit schafft der Bund sämtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen (ausser für Lkws) auf Schweizer Strassen ab. Mit dem technischen Fortschritt werden die Autos schneller und auch die Schweiz reagiert und setzt im neuen Strassenverkehrsgesetz 1959 die Limite innerorts auf 60 km/h. Aufgrund der Ölkrise beschränkt der Bundesrat im November 1973 die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen vorübergehend auf 100 km/h, um eine Treibstoffknappheit zu verhindern. Im folgenden Frühling wird die Höchstgeschwindigkeit versuchsweise auf 130 km/h angehoben. Im Zuge des Waldsterbens reduziert der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit 1985 ausserorts und auf Autobahnen ein weiteres Mal (Tempolimits von 80 und 120 km/h).

Daraufhin wird eine Volksinitiative zur Wiedereinführung von Tempo 130 und 100 auf Autobahnen und ausserorts lanciert. Der TCS unterstützt die Unterschriftensammlung nicht. 1989 kommt die Initiative zur Abstimmung. Eine ausserordentliche Delegiertenversammlung des TCS entscheidet schliesslich trotz Bedenken aus Sicht der Verkehrssicherheit, die



Abb. 83: Schild für neues Gurtenobligatorium 1976

Einheitliche Verkehrsregeln und Tempolimiten

Initiative zu unterstützen. Die Vorlage wird vom Volk klar abgelehnt. Die Unterstützung dieser Initiative führt zu heftigen Reaktionen seitens der Mitglieder, worauf der TCS seine politischen Aktivitäten überprüft und die Gelegenheit nutzt, sich verkehrspolitisch neu zu positionieren.

Seit der Volksabstimmung 1989 hat sich die Position weiterentwickelt und einer differenzierten Haltung Platz gemacht. Wenn tiefere Tempolimiten nachweislich Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit bringen, finden sie auch die Unterstützung des TCS. So unterstützt der TCS über Jahre die Gemeinden bei der Errichtung von Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren mit Inforadars.

Auf Autobahnen ist der TCS offen für variable Tempolimiten, wenn diese als Verkehrssteuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Verhinderung von Staus eingesetzt werden. Wenn aber die Behinderung des motorisierten Verkehrs im Vordergrund steht und dies mit nicht nachweisbaren Umwelteffekten begründet wird, hält der TCS konsequent dagegen.



Abb. 84: Inforadar zur Unfallverhütung

Umwelt

Die Ende des 19. Jahrhunderts nicht asphaltierten Strassen verursachen durch die neuen Fahrzeuge immer mehr Staub, dessen Schädlichkeit erkannt werden. Um sich diesem Problem anzunehmen, gründet die Führung des TCS 1905 die Liga gegen den Staub. Die Liga schlägt neue Verfahren für den Einbau von Strassenbelägen vor. Bis auf diesen kurzen Einschub zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist aber der Schutz der Umwelt im Zusammenhang mit der Mobilität lange Zeit kein Thema. Erst in den 80er Jahren ist das «Waldsterben» der Weckruf, der in breiten Kreisen der Bevölkerung die Umweltbelastung durch die motorisierte Mobilität vor Augen führt. Der TCS nimmt sich diesem Thema sehr gründlich und verantwortungsvoll an. Die Emissionen durch den motorisierten Verkehr sollen massiv reduziert werden. Die Delegiertenversammlung nimmt dazu 1985 einen entsprechenden Massnahmenkatalog an. Dessen Kern sind einerseits energiesparende Technologien und Fahrverhalten, andererseits aber auch die Reduktion von Schadstoffen durch Technologie (z. B. Katalysator). Grosse Informationskampagnen werden dazu genehmigt und in gedruckter Form als auch via TV verbreitet.



Abb. 85: Katalysatortest von 1985

Umwelt

2005 ist der TCS, als Vertreter der Strassenverkehrsorganisationen, Gründungsmitglied der Stiftung Klimarappen. Mit Letzterer wird eine freiwillige Abgabe auf Treibstoffe (der Klimarappen) eingeführt, um eine CO₂-Abgabe auf eben diesen zu verhindern. Mit Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes am 1. Januar 2013 endet die Phase der Freiwilligkeit in der schweizerischen Klimapolitik. Seither sind die Inverkehrbringer fossiler Treibstoffe gesetzlich verpflichtet, einen Prozentsatz der mit der Nutzung der Treibstoffe einhergehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren. Die grosse Mehrzahl der betroffenen Mineralölgesellschaften hat zur branchenweiten Erfüllung dieser Pflicht die Kompensationsgemeinschaft Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (Klik) gegründet.

Zölle

In der Gründerzeit des TCS sind Grenzübertritte mit Fahrzeugen, und sei es nur ein Fahrrad, mit Kosten verbunden. Aufgrund einer Übereinkunft mit der Eidgenössischen Oberzolldirektion bekommt der TCS die Ermächtigung (zuerst für seine im Ausland lebenden Mitglieder und später für alle Mitglieder) sogenannte Triptyks auszustellen. Diese Zolldokumente erlauben den Mitgliedern ihre Fahrzeuge für die Dauer von sechs Monaten zollfrei in die Schweiz einzuführen, bzw. später auch für die Mitglieder in der Schweiz ihre Fahrzeuge zollfrei ins Ausland zu überführen.

1907 erreicht der TCS, dass die Fahrradsteuer für in der Schweiz gemeldete Fahrräder in Frankreich entfällt. Nach dem Zweiten Weltkrieg nimmt die Nachfrage nach Triptyks ab, da immer mehr Länder auf Zölle verzichten. Sie werden aber nach wie vor von der verbleibenden AIT (Alliance internationale de Tourisme) als sogenannte «Carnet de Passages en Douane», ausgestellt.

Abb. 86: Verzollungsausweis 1956

Strassenfinanzierung und Verkehrsmittelwahl

Ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des TCS liegt auf dem Themenkonstrukt «Strassenbau und -finanzierung». Mit der Entwicklung des Strassennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg steigt der Finanzbedarf der Gemeinwesen für die Strassenprojekte. Damit verbunden ist die naheliegende Frage, wer für diese Kosten aufkommen soll. Da in der Strassenrechnung nur die zweckgebundenen Mittel als Einnahmen verbucht werden, wird auch verständlich, warum sich der TCS (und nicht nur der TCS) gegen eine Aufweichung der Zweckbindung wehrt. In den Kantonen wiederum dient die Strassenrechnung als Begründung für die Anpassung der Motorfahrzeugsteuern.

Der TCS wünscht sich schon früh einen auf Bundesebene koordinierten Strassenausbau, der durch eine möglichst geringe Treibstoffbesteuerung finanziert werden soll. Durch die Zweckbindung der Treibstoffzölle (später Mineralölsteuer) an Strassenprojekte und die Verhinderung von Quersubventionierungen (z. B. zu Schienenprojekten) soll die Belastung möglichst geringgehalten werden. Bereits 1906 bringt der Direktor des TCS erstmals die Idee auf, Hauptstrassen erster Klasse zu verstaatlichen, damit nicht nur einheitliche Regeln, sondern auch bessere Planung und Durchführung von Strassenprojekten garantiert seien. Kantonale Regelungen zeigen sich als unzureichend. Der TCS moniert immer wieder das Missverhältnis zwischen Steuerbelastung der Rad- und Autofahrer im Verhältnis zu den schlechten Strassen. Entsprechend wird er bei Behörden vorstellig, um mehr Engagement im Strassenausbau zu fordern.

Nach der erfolgreichen Eingliederung der Automobilisten 1916 in den Club wird vor allem die Auseinandersetzung zwischen Fussgängern und den motorisierten Verkehrsteilnehmern ausgetragen. Letztere seien nicht für jeglichen Unfall haftbar zu machen, und der TCS fordert stattdessen eine bessere Erziehung der Fussgänger.

In den 1930er-Jahren dominiert aber weniger der Strassenausbau als mehr die Belastung des motorbetriebenen Verkehrs durch immer höher werdende Benzinzölle und schliesslich durch die starke Rationalisierung von Treibstoffen aufgrund des Zweiten Weltkrieges. Kurz nach Kriegsende (1946) kämpft der TCS gegen den Verfassungsartikel 23 zur Verkehrskoordination. Da der neue Artikel die Benutzungsfreiheit von Automobilen nicht garantiert, lehnt der TCS den Artikel ab und gewinnt die darauffolgende Abstimmung. Da nun diese Gefahr gebannt ist, widmet sich der TCS erneut der Verbesserung der Strassenzustände. 1955 startet der TCS mit der erfolgreichen Sammlung für die Volksinitiative zum Ausbau des Strassennetzes. Ein in weiten Teilen dem Initiativtext entsprechender Gegenvorschlag wird 1958 angenommen und legt den Grundstein für den späteren Autobahnbau.

1960 wird mithilfe des TCS ein Zollaufschlag auf Benzin um sieben Rappen an der Urne verhindert. Der TCS hätte im Dilemma Kosten oder Bauzeit lieber eine längere Bauzeit der Autobahnen in Kauf genommen, aber zumindest einer Erhöhung um

Strassenfinanzierung und Verkehrsmittelwahl

drei Rappen zugestimmt. Das Thema bleibt jedoch ein Dauerbrenner, vor allem als die Baukosten sich verdoppeln. Eine Maximalbelastung des Benzins um sieben Rappen wird mittlerweile (1963) akzeptiert, dafür auf die Bauzeiten bestanden.

Die Zweckbindung der steigenden Treibstoffzölle sollte garantieren, dass die Einnahmen zu einem möglichst grossen Anteil den Einzahlenden zugutekommen. 1982 kann der TCS durch die erfolgreiche Lancierung einer Volksinitiative zur Zweckbindung von Treibstoffzöllen das Parlament dazu bewegen, selbst eine dem TCS sehr nahe Position zu beziehen.

1987 gibt der TCS seine Zustimmung zum Bahnprojekt «Bahn 2000», auch wenn der TCS (richtigerweise) ahnt, dass der Finanzrahmen kaum eingehalten wird. Hingegen stellt er sich gegen die koordinierte Verkehrspolitik. Diese sieht, wie von den Experten vorgeschlagen und vom TCS unterstützt, je einen

Fonds für die Bahn- und für die Strasseninfrastruktur vor. Da die Vorlage aber im Gegensatz zum Entwurf der Experten eine kommunizierende Röhre zwischen den beiden Fonds enthält, stemmt sich der TCS zusammen mit den Strassenorganisationen erfolgreich dagegen, da er eine einseitige Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse befürchtet. Die Beendigung der Nationalstrassen zieht sich zu Beginn der 90er-Jahre weiter dahin.

Damit die Projekte zu einem Ende kommen können, unterstützt der TCS 1993, nachdem er einen geringeren Anstieg verhandeln kann, eine höhere Besteuerung von Treibstoffen. An der Urne stimmt die Mehrheit des Volkes ebenfalls zu. 1995/1996 verstärkt der TCS die Positionen von 1992, die sich auch während seines 100-Jahr-Jubiläums manifestieren. Zentral ist nun der Begriff der Mobilität – so wird beispielsweise eine Mitgliederkategorie für nichtmotorisierte Mobilität geschaffen.



Abb. 87: Autoverlad Lötschberg

In seinem politischen Engagement fokussiert sich der TCS 1997 auf Aufklärungsarbeit gegenüber der Bevölkerung im Zusammenhang mit – aus seiner Sicht mobilitätsfeindlichen – verschiedenen Initiativen und Abstimmungen: die Umverkehr-Initiative, vier autofreie Sonntage pro Jahr sowie «Strassen für alle» (Tempo 30 generell innerorts). Ein Jahr später sollen für grosse Eisenbahn-Infrastrukturprojekte (Neat, Bahn 2000 und Lärmsanierung entlang der Bahnlinien) insgesamt 30,5 Milliarden Franken bereitgestellt werden.

Strassenfinanzierung und Verkehrsmittelwahl

Ursprünglich unterstützt der TCS all diese Projekte. Als jedoch deren Finanzierung nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen von den Benützern, sondern durch den Strassenverkehr (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und Mineralölsteuer) getragen werden soll, kann der TCS diese Finanzierung nicht mehr mittragen und bekämpft die Vorlage des Parlaments, weil er darin eine Gefahr für die Finanzierung der Strassen sieht und wie es sich noch zeigen soll, die Gesamtsicht bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs fehlt, dessen Bedarf mit diesen Projekten längst nicht abgedeckt wird.

Als wesentliche Neuerung der neuen Bundesverfassung 1999 ist das Prinzip der Nachhaltigkeit verankert. Einige politische Kräfte sehen in der nachhaltigen Entwicklung und dem motorisierten Strassenverkehr einen Widerspruch. Deshalb ist für den TCS der Zeitpunkt gekommen, seine Vorstellung der Mobilität in die politische Debatte einzubringen. Es muss darum gehen, den motorisierten Strassenverkehr so intelligent, umweltfreundlich, effizient und sicher wie möglich zu gestalten – mit leistungsfähigen Infrastrukturen für Strasse und Schiene. Dies führt zur Entscheidung, die Avanti-Initiative zu lancieren, deren Gegenentwurf in der Volksabstimmung 2004 scheitert.

Schon bei der Behandlung der Avanti-Initiative im Parlament setzt sich der TCS zusammen mit Vertretern der Kantone, der Städte, der Gemeinden und des öffentlichen Verkehrs für eine Mitfinanzierung

der Projekte im Agglomerationsverkehr durch den Bund ein. Dies ist ein Anliegen, welches der TCS schon seit Jahren bearbeitet, das aber lange nicht reif ist für die politische Agenda. Im Fokus der Arbeiten stehen jene Projekte des öffentlichen Verkehrs und auch der Strasse, die aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen vom Bund finanziell nicht unterstützt werden können und deren Realisierung an der Finanzierung scheitert. Diese neue Allianz bringt für den Agglomerationsverkehr die Idee einer Programmfinanzierung ein, welche von den Trägerschaften eine verkehrliche Gesamtsicht verlangt. Die Allianz, zu der später auch die ASTAG und die Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete stösst, setzt sich in den folgenden Jahren im Parlament erfolgreich gegen Budgetkürzungen im Verkehrsbereich zur Wehr.



Abb. 88: Avanti-Initiative

Strassenfinanzierung und Verkehrsmittelwahl

In diesem Rahmen unterstützt der TCS 2006 auch alle Anstrengungen, die auf die Erhöhung der finanziellen Mittel zur Beseitigung der Engpässe auf den Autobahnen abzielen. Über einen befristeten Fonds sollen ab 2008 innerhalb von zwanzig Jahren insgesamt zwanzig Milliarden Franken in die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, dessen Ausbau, aber auch in Projekte des Agglomerationsverkehrs (Durchmesserlinie Zürich, Ceva in Genf, Metro in Lausanne, La-Poya-Brücke in Freiburg usw.) zur Verfügung gestellt werden. Damit wird ein Teil des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative umgesetzt.

2013 nimmt der TCS einmal mehr mit Erfolg seine statutarische Aufgabe wahr, die Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr und im Bereich der Mobilität im Allgemeinen zu wahren. Als der Bund den Vignettenpreis von vierzig auf hundert Franken erhöhen will, kann der TCS aufzeigen, dass diese massive Erhöhung angesichts der hohen Rückstellungen des Bundes für die Strasseninfrastruktur nicht notwendig ist. Zudem sollen damit Projekte finanziert werden, die mit Nationalstrassenabgabe in keinem Zusammenhang stehen (Kreisel, Busbuchten

usw.). Der Zentralclub und die Sektionen führen vereint, in Zusammenarbeit mit den Strassenverbänden, die Kampagne «Nein zur Vignetten-Mogelpackung». Allein der Twitter-Account erreicht innerhalb kürzester Zeit über 30'000 Follower. Das Verdikt des Schweizer Volks fällt deutlich aus: 60,5 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sprechen sich gegen eine Erhöhung des Vignettenpreises aus.

Seit Jahrzehnten fordert der TCS (im Sinne der Expertenvorschläge in der Gesamtverkehrskonzeption der 70er Jahre), dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen über getrennte Fonds erfolgen soll. Die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi)» enthält zwar nur einen Fonds, der die Bahninfrastruktur regeln soll, wird aber vom TCS begrüsst und unterstützt. Mit 62 Prozent findet Fabi 2014 an der Urne Zustimmung. Es ist ein Befreiungsschlag, was die Finanzierung der Bahninfrastruktur angeht. Für den TCS ist dies ein erster Schritt für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und er setzt alles daran, dass für die Strasseninfrastruktur eine analoge Finanzierungslösung geschaffen werden kann.

Strassenfinanzierung und Verkehrsmittelwahl

Im Jahr der grossen Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 sagt das Volk Ja zur zweiten Gotthardröhre, sehr zur Freude des TCS, der sich – Zentralclub und Sektionen vereint – im Abstimmungskampf stark engagiert und sein ganzes Netzwerk mobilisiert hat. Nur mit zwei richtungsgetreuten Tunnels kann die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

Gleich Anfang 2017 prägt der Erfolg der Abstimmung (Annahme der Vorlage mit 61,9 Prozent) über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), Ergebnis des langjährigen Einsatzes des TCS für den Ausbau der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Zentralclub und Sektionen haben sich gemeinsam mit verschiedenen Partnerorganisationen erfolgreich im Interesse der Mitglieder für ein Ja stark gemacht und die Kampagne mit Grundlegendokumenten und Informationsaktivitäten unterstützt. Diese Kampagne sichert die langfristige Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs.



Abb. 89: Plakat «Ja zum NAF» 2017

Auf dem Weg zu einer Gesamtsicht des Verkehrs

Über Jahrzehnte beeinflusst die Idee einer koordinierten Verkehrspolitik im Sinne einer hoheitlichen Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger und -mittel die schweizerische Verkehrspolitik. Nach dem Scheitern der Verkehrshalbierungsinitiative finden in verschiedenen Städten Volksinitiativen Mehrheiten, welche den motorisierten Individualverkehr auf einen bestimmten Prozentsatz beschränken wollen. Aus Sicht des TCS ein völlig überholter Ansatz, der den aktuellen Mobilitätstrends, welche die Grenzen von privatem und öffentlichem Verkehr immer verwischen, entgegensteht.

Im Rahmen der Aktivitäten seiner Mobilitätsakademie setzt sich der TCS sehr früh mit diesen neuen Trends in der Mobilität auseinander und ruft entsprechende Plattformen auch auf internationaler Ebene ins Leben. Vom Forum Elektromobilität, zu Kolloquien zur kollaborativen und zur geteilten Mobilität bis hin zu konkreten Projekten mit Cargobikes usw. versteht sich die Mobilitätsakademie und damit auch der TCS als eine treibende Kraft in der Schweizer Mobilität.

Mit seinem Engagement in Mobilitätsplattformen und neuen Mobilitätsformen macht der TCS deutlich, dass es ihm mit seiner Gesamtsicht ernst ist. Dabei sind politisch noch viele Hürden zu nehmen. Mit dem Automobil konnten die Vorteile der Netzwerkeconomie über Jahrzehnte ohne grössere Beschränkungen und Kosten genutzt werden, was weltweit die Erfolgsgeschichte des Automobils prägte. Heute ist die Gefahr einer Netzstörung allgegenwärtig und zeigt sich in den Verkehrsstaus. Damit steigen Grenzkosten der Nutzung immer stärker an. Beim öffentlichen Verkehr gibt es dagegen immer noch viele Hürden bei der Nutzung: Die Komplexität der Tarifierung, der freie Zugang zum Ticketverkauf, die Einbindung in ein Dienstleistungspaket usw. und nicht zuletzt natürlich die Kombination verschiedener Verkehrsmittel in einer Mobilitätskette. Automatisierung bis hin zur Entwicklung autonomer Fahrzeuge, die Entwicklung in Richtung Mobilität als Dienstleistung (MaaS) und viele weitere Elemente werden die Grenzen zwischen den traditionellen Verkehrsarten (öffentlich/privat) immer weiter verwischen, was verdeutlicht, dass der TCS mit seinem gesamtheitlichen Ansatz auf dem richtigen Weg ist.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist von Anfang an ein statutarischer Auftrag des TCS. Sicherheit im Verkehr, sei es durch technische Überprüfungen, Fahrkurse oder Bildungsangebote für Kinder und Erwachsene, zieht sich als roter Faden durch die Vereinsgeschichte.

Freiwillige Verkehrssicherheitsarbeit im Dienste der Schweiz

Die vielen Verkehrsteilnehmer zu Fuss und mit unterschiedlichen Transportmitteln erfordern eine gegenseitige Rücksichtnahme, damit Unfälle vermieden werden. Zu Beginn seiner Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit steht auf der einen Seite die Infrastruktur im Fokus, aber auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer selber. Hier appelliert der TCS in erster Linie an die gegenseitige Rücksichtnahme. So erkennt der TCS schon früh die Gefahren, die der immer schneller werdende, dichtere Verkehr insbesondere für Kinder bedeutet, und fordert 1908 vom Bundesrat eine obligatorische Verkehrserziehung. Seine ersten Filme mit Ratschlägen zur Verkehrssicherheit datieren aus den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und sind in der Cinémathèque suisse in Lausanne aufbewahrt.

Dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer (den Kindern) widmet sich der TCS nicht nur vor dem ersten Weltkrieg. Ab den 30er Jahren sollen sie auch durch die Sensibilisierung der anderen Verkehrsteilnehmenden besser geschützt werden. Die Grundprinzipien des Verkehrs (wie sichere Strassenüberquerung) werden dabei herausgestrichen. In den 1950er- und 1960er-Jahren sind Schülerpatrouillen zentral.

Richtig Fahrt aufgenommen hat die freiwillige Verkehrssicherheitsarbeit 1952 im Rahmen der damaligen Schweizerischen Konferenz für die Sicherheit im Strassenverkehr (SKS), seit 1991 Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat, welche die freiwillige Ver-

kehrssicherheitsarbeit koordiniert und auch finanziell unterstützt. Finanziert werden diese Arbeiten durch einen Beitrag aus der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung. Seit 1976 ist dies im Gesetz geregelt, welches diese Mittel dem Fonds für Unfallverhütung zuweist, welcher damit Verkehrssicherheitskampagnen aber auch die Arbeiten des Verkehrssicherheitsrates unterstützt.

Im Laufe der Jahre gewinnt das Thema der Sichtbarkeit im Strassenverkehr enorm an Bedeutung. Hier positioniert sich der TCS mit den Leuchtgürteln für Schulkinder, welche heute vom Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) finanziert werden, landesweit sehr stark. Hinzu kommen auch Leuchtwesten, die der TCS den Schulanfängern abgibt. Dank Kampagnen unter der Leitung des TCS wie z. B. Schulanfangskampagne (2006 bis 2011) sowie MADE VISIBLE (ab 2017) kann das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer für dieses Anliegen weiter gesteigert werden.



Abb. 90: Verkehrssicherheitskampagne 1936

Freiwillige Verkehrssicherheitsarbeit im Dienste der Schweiz

Neben den Aktivitäten im Bereich der Verkehrserziehung mit Unterrichtsmaterial, engagiert sich der TCS schon früh im Rahmen der Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmenden. Unzählige Kurse für Motorradfahrer, für Autofahrer, Neulenker, Senioren usw. finden sich in seinem Angebot. Ohne die Verkehrssicherheitszentren des TCS hätte die Zweiphasenausbildung in der Schweiz in der vorliegenden Form nie eingeführt werden können. Diese Ausbildungsform ist mitentscheidend für die deutliche Reduktion der Neulenkerunfälle im Strassenverkehr.

Ein wichtiger Bestandteil der Arbeiten zur Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer sind auch die Präventionskampagnen, welche sich gezielt einzelner Themen annehmen (z.B. Schulanfang, Ablenkung, Sichtbarkeit usw.).

Im Bereich der Infrastruktur nimmt der TCS zusammen mit seinen ausländischen Partnern mit den Tunneltests wesentlichen Einfluss auf die Verbesserung der Tunnelsicherheit. Aber auch Tests von Fussgängerstreifen und Strassenaudits usw. beeinflussen die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit stark.

Bei den Fahrzeugen lösen konstruktionsbedingte Unfälle in den USA eine Bewegung zum Schutz der Konsumenten aus, die nicht zuletzt auch die Gesetzgebung stark beeinflusst. In Europa nehmen die Clubs mit den Crashtests, den Tests von Reifen- und Kindersitzen das Thema auf und beeinflussen die Entwicklung dieser Produkte mit diesen Tests massgeblich.



Abb. 91: TCS-Verkehrserziehung im Zirkus Knie



Abb. 92: Präventionskampagne Titeuf 2020

Freiwillige Verkehrssicherheitsarbeit im Dienste der Schweiz

Die Sektionen unterstützen seit Jahrzehnten mit ihren technischen Zentren zur Kontrolle der Fahrzeuge die Behörden und die Mitglieder bei der Überprüfung der technischen Sicherheit der Fahrzeuge.

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. Politisch hat der TCS konkrete Zielsetzungen in der Verkehrssicherheit immer dann unterstützt, wenn damit Massnahmen verbunden waren, die nachweislich zu Verbesserungen der Sicherheit beitragen konnten. Damit war immer auch klar, wie die Zielsetzung z.B. Halbierung der Verkehrstoten, konkret erreicht werden sollte. So unterstützt der TCS zum Beispiel das Programm von Via sicura, auch wenn er einige der vorgesehenen Massnahmen kritisiert oder gar ablehnt (unter anderem auch Massnahmen, die aufgrund einer späteren Evaluation gar nicht eingeführt oder revidiert wurden).



Abb. 93: Kampagne «Made Visible»

74 Thematische Schwerpunkte

Nachhaltige Mobilitätslösungen

Für den TCS muss die gesamte Mobilität auch in ihrer Dimension der nachhaltigen Verantwortung angegangen werden. Weil fossile Energien beschränkt sind und ihr Verbrauch das globale Klima belastet, unterstützt der TCS Innovationen der Industrie ebenso wie umweltbewusstes Verhalten der mobilen Menschen. Als grösster Mobilitätsdienstleister der Schweiz sucht der TCS fundierte Antworten zur Zukunft der Mobilität und engagiert sich mit viel Fachkompetenz für eine verantwortungsbewusste Mobilität.

Elektromobilität

Der TCS als innovativer Anbieter von Dienstleistungen im Individualverkehr erfasst in der Elektromobilität unmittelbar vielversprechende Perspektiven für eine nachhaltigere Mobilitätswelt, die er massgeblich mitgestalten will. Elektrofahrzeuge werden in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse der automobilen Menschen immer besser erfüllen können und gleichzeitig einen enormen Beitrag zur Schonung von Ressourcen und Klima leisten. So macht sich der TCS für die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stark und hilft, die Wahlfreiheiten der Schweizer Verkehrsteilnehmenden, jeweils immer vor dem Hintergrund des von ihnen bevorzugten Antriebs, massgeblich zu verbessern.

Der TCS treibt fortwährend umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilitätslösungen an und engagiert sich für eine bezahlbare und leistungsfähige Mobilität für alle. So verfolgt die 2008 gegründete eigene Mobilitätsakademie des TCS unter anderem mit ihren Aktivitäten die grossen transformatorischen Entwicklungen im Verkehrssektor – von der Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs dank seiner Elektrifizierung, über die Deprivatisierung individueller Mobilitätswerkzeuge im Kontext der Share Economy und des «digital shifts», bis hin zur Demotorisierung urbaner Verkehre und dem Bedeutungszuwachs einer aktiven, bewegungsfördernden Mobilität. Von Anfang an vertieft sie die Materie der Elektromobilität und ruft 2010 das Schweizer Forum Elektromobilität ins Leben. 2012 baute sie auf Initiative des TCS ihre Themenführerschaft im Bereich Elektromobilität durch die Gründung des Branchenverbandes Swiss eMobility, dessen Geschäftsstelle

die Mobilitätsakademie im Mandat führt, weiter aus. 2013 gründet der TCS die parlamentarische Gruppe Elektromobilität unter der Federführung des Verbandes Swiss eMobility (TCS-Vizepräsident Thierry Burkart ist damaliger Verbandspräsident). Der TCS ist seit rund 30 Jahren politisch aktiv (1992 legte er seine Politischen Leitlinien fest, die die politische Aktivität des Clubs regeln) und lanciert u.a. politische Forderungen, die darauf abzielen, dass die Elektromobilität nutzerfreundlich gestaltet und über alle Staatsebenen gefördert werden muss (Ladeinfrastrukturen, Pricing, Anreize).

2008 ist der TCS Gastgeber der FIA-Conference-Week zum Thema Nachhaltigkeit und organisiert zusammen mit der FIA die «EcoTour of Europe 2008» mit einem eigenen Fahrer-Team. In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität (TU) Wien hat der TCS 2012 in einer Versuchsreihe ermittelt, wie sich Heizung und Klimaanlage beim Diesel- und beim Elektroantrieb auf die Reichweite auswirken. Verglichen wurden zudem die CO₂-Emissionen, die beim Betrieb der Fahrzeuge entstehen.

Im Sommer 2014 wird auf der einzigen Schweizer Rundstrecke des TCS in Lignières der erste «Swiss Energy Grand Prix» ausgetragen, das weltweit erste 12h-Rennen für Serienfahrzeuge mit elektrischem Antrieb.

Mit der Elektromobilität eröffnen sich neue Möglichkeiten, den alternativ produzierten Strom effizient zu nutzen. Der TCS sieht es als seine Pflicht, seinen Mitgliedern mit innovativen Dienstleistungen, Rat

Elektromobilität

und Sicherheit in diesem schnell wachsenden Sektor zur Seite zu stehen. 2016 wird die TCS Veloversicherung mit Kaskoversicherung für Velo und neu auch E-Bikes unter dem neuen Namen TCS Bike Assistance lanciert und ein Jahr später eine E-Bike-Patrouille in Zürich und Genf eingeführt.

Anfang 2018 kommuniziert der TCS sein verstärktes Engagement im Bereich der Elektromobilität. In Zusammenarbeit mit der Firma Protoscar plant und entwickelt der TCS künftig Angebote und Dienstleistungen in diesem schnell wachsenden Markt. Die neue TCS Autosuche für Elektrofahrzeuge, der Ratgeber für die Installation für Ladesysteme für e-Fahrzeuge oder das Angebot von plug & play Heimladestationen sind hierbei erst der Anfang. Mit der «Life Cycle Assessment»-Analyse (Lebenszyklusanalyse) kann aufgezeigt werden, wie viel Treibhausgas ein Fahrzeug von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Entsorgung verursacht (Ökobilanz). Im selben Jahr wird der Spezialanhänger «eCharge» für die TCS Patrouille eingeführt und im Rahmen des «Julius Bär Zürich ePreis» 2018 beteiligt sich der TCS am «Smart cities Forum» der FIA. Am hochkarätig besetzten Forum diskutierten führende Köpfe aus Politik und Wirtschaft und hochrangige Exponenten internationaler Organisationen über die Zukunft der urbanen Mobilität. Einigkeit herrschte am hochdotierten Forum zur Rolle der Elektromobilität: die Zukunft der urbanen Mobilität ist eng mit deren Entwicklung verbunden. Mit seinem Engagement im Bereich der Elektromobilität setzt der TCS diesbezüglich ein starkes Zeichen, er leistet einen wesentlichen Einsatz zur Förderung umweltfreundlicher und nachhaltiger

Mobilitätskonzepte in der Schweiz, denn sie sind zentral für die Erreichung der CO₂-Ziele im Verkehr. So ist der TCS 2018 auch Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2022 des Bundes, die das Ziel verfolgt, den Anteil an neu eingelösten Elektroautos und Plug-in-Hybride bis ins Jahr 2022 auf 15% zu erhöhen.

Über den Jahreswechsel 2019/2020 präsentiert der TCS in Zusammenarbeit mit Energie 360° den ersten «E-Garden» im Glattzentrum in Wallisellen (ZH). Er lanciert den ersten Barometer E-Mobilität, eine repräsentative Umfrage zur Elektromobilität, der die Haltung, Ängste und Erwartungen der Schweizer Bevölkerung gegenüber der Elektromobilität aufzeigt.

Ab 2020 fördert der TCS Elektromobilität mit weiteren eMobilität-Tests, schweizweiten eMobility Test Days, eMobility-Supportdiensten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur mit Gesamtberatungen vor Ort oder via spezifische Helpline sowie mit einem Angebot an TCS-Heimladestationen, welche direkt vor Ort durch Patrouilleure installiert werden. Weitere Bestrebungen im Bereich E-Mobilität führten zur Beteiligung des TCS an der Firma swisscharge.ch. Dieses Engagement erlaubt dem TCS, seinen Mitgliedern via die App «eCharge» oder die entsprechende Ladekarte bzw. Mitgliedskreditkarte den Zugang zu über 83'000 Ladepunkten in ganz Europa zu verschaffen. Benutzer einer TCS Mitglieder-Kreditkarte profitieren von 3% Rabatt beim Laden.

Die 2018 lancierte TCS Autosuche, mit der man bisher die Betriebskosten für die gesamte Lebensdauer

Elektromobilität

seines Fahrzeugs berechnen konnte, wurde 2021 um den Klimabilanzrechner erweitert. Mittels des neuen Berechnungs-Tools, welches zusammen mit dem Paul Scherrer Institut entwickelt wurde, kann neu für über 2000 Fahrzeuge mit verschiedenen Antriebsarten (Verbrennungsmotor, Elektro- und Hybridantrieb) der ökologische Fussabdruck berechnet werden. Der Klimabilanzrechner des TCS ist weltweit der erste seiner Art und kostenlos auf der TCS-Internetseite aufrufbar.

Shared Mobility

2013 führte die Mobilitätsakademie des TCS erstmals den World Collaborative Mobility Congress «wocomoco» durch, an dem sich verschiedene Akteure aus der Welt mit dem Thema «Kollaborative Mobilität» auseinandersetzten. Das Ziel war, den gesellschaftlichen Wandel hin zu einer nachhaltigen, effizienten Mobilität voranzutreiben und den politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Dialog zu «Shared Mobility» zu fördern. Parallel zu «wocomoco» führte die Mobilitätsakademie das von EnergieSchweiz geförderte Demonstrationsprojekt «Caki-Bike» zum Teilen von Elektrolastenvelos in der Stadt Bern durch und ergänzte damit die diversen lokalen Aktivitäten zum Bikesharing, von dem Nextbike-System in Luzern, über Velospot in Biel bis hin zu PubliBike. 2015 lanciert die Mobilitätsakademie in Zusammenarbeit mit dem Förderfonds Engagement Migros die Schweizer Lastenrad-Initiative Carvelo, die den Einsatz von elektrischen und nicht-elektrischen Lastenvelos in der Schweiz fördert. Kernstück ist die Plattform www.carvelo.ch mit nützlichen Informationen und Dienstleistungen zum Testen, Mieten, Teilen oder Kaufen dieses innovativen Mobilitätswerkzeugs. Carvelo hat das Ziel, den Einsatz von Lastenrädern über klassische als auch kollaborative Nutzungsformen in der Schweiz zu verankern und die dazu nötige Informationsaufarbeitung, Marktentwicklung und Akzeptanz auf politischer Ebene zu fördern. Die Lastenrad-Initiative hat ihre Aktivitäten im Jahr 2019 abgeschlossen, während das erfolgreiche Angebot carvelo fortgesetzt wird. Seit 2020 wird das Angebot gemeinsam vom TCS und seiner Mobilitätsakademie getragen. 2021 wird carvelo mit einem Mietangebot für elektrische Kleintransporter erweitert. Das Pilot-



Abb. 94: E-Garden 2019

Shared Mobility

projekt läuft unter dem Namen «smargo» (kurz für «Shared Micro Cargo»).

Der TCS sucht laufend auf dem kollaborativen Mobilitätsmarkt nach neuen Möglichkeiten, Mehrwerte für seine Mitglieder zu generieren. Beispiele hierfür sind einerseits die Partnerschaft mit der regionalen Mitfahrbörse Tooxme im Raum Lausanne aus den Jahren 2012 und 2013, sowie jene mit dem P2P-Carsharing-Projekt «Cartribe». Zusammen mit den Partnerclubs ADAC und ACA ruft der TCS Ende 2018 ein länderübergreifendes Pendlernetzwerk zur unkomplizierten Bildung von Fahrgemeinschaften ins Leben. Die kostenlose Vermittlungsinitiative zur Bildung von Fahrgemeinschaften soll vor allem in grenznahen Region die Strassen entlasten, zusätzliche Parkräume schaffen und so die Emissionen reduzieren.

So entstand mit der Shared Mobility auch in der Schweiz eine neue (städtische) Verkehrswelt, in der die alten Grenzen zwischen IV und ÖV unwiderruflich aufgebrochen wurden und stadtverkehrsplanerische und -politische Regulationsregime vor gänzlich neuen Herausforderungen standen. So richtig entzündete sich der Streit um Fluch und Segen der kollaborativen Mobilität aber erst dann, als die Rede auf Uber kam.

Mikromobilität

Ab 2017 halten elektrische Mikrofahrzeuge Einzug in das Mobilitätsleben. Bald sind sie auch auf Schweizer Strassen und Trottoire immer zahl- und auch variantenreicher anzutreffen – Fahrzeuge wie Stehroller, E-Trottinette oder Solowheels, aber auch moderne Fahrräder wie E-Bikes. Viele dieser Trendfahrzeuge sind zwar für den Strassenverkehr nicht zugelassen, dennoch werden sie immer häufiger benützt. Der TCS fordert sodann die Integration von Trendgeräten in die Verkehrsinfrastrukturplanung und insbesondere die Klärung, wer, wo, mit welchem Fahrzeug und unter welchen Bedingungen fahren darf (Fahrräder, Elektrofahrräder, fahrzeugähnliche Geräte und fahrzeugähnliche elektrische Geräte), immer mit dem Ziel, das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern. 2018 prüft er acht dieser Trendfahrzeuge in Bezug auf Handling, Sicherheit, Qualität und die gesetzlichen Bestimmungen. Der der Verkehrssicherheit verschriebene Club weist stetig auf die Wichtigkeit von Sichtbarkeit, Ausrüstung und Einhaltung der Verkehrsregeln beim Gebrauch solcher Trendfahrzeuge hin, bietet einen Überblick über Eigenschaften, geltende Vorschriften, Testberichte und gibt entsprechende Empfehlungen ab.



Abb. 95: Test Trendfahrzeuge 2018

09

Entwicklung der Mitgliederzahlen

Für jede Organisation ist die Treue ihrer Mitglieder die unabdingbare Voraussetzung für ihr Bestehen und ihre Entwicklung. Dies gilt auch für den TCS. Im Gegensatz zu jenen Organisationen, deren Mitglieder sich einem gemeinsamen Ideal verpflichten, ohne für sich persönliche Gegenleistung in Anspruch zu nehmen, hat sich der TCS stets dafür eingesetzt, seinen Mitgliederbestand zu erhöhen, indem er als Gegenwert für den Mitgliederbeitrag eine ganze Palette von Dienstleistungen anbietet. Von Anbeginn an sieht der TCS eine seiner Hauptaufgaben aber auch darin, die Interessen seiner Mitglieder – der Radfahrer und einige Jahre später auch der Automobilisten – umfassend zu vertreten. Gerade weil er sich diese Aufgabe zu eigen macht, versteht es der TCS bald, sich bei den Behörden Gehör zu schaffen. Mit seinem Wachstum wächst zugleich die Verpflichtung, das Allgemeininteresse seiner Mitglieder stets im Auge zu behalten. Bezüglich Interessenswahrung zeigt sich, dass ein Unterschied darin besteht, im Namen von 50–100'000 oder von über einer Million Strassenbenutzern zu sprechen. Es spricht für den TCS, dass er stets in der Lage war, die Mitgliederbedürfnisse zu orten und sich ihnen entsprechend anzupassen. Aus den Angeboten der ersten Jahre ist bis heute sukzessive ein stets umfassenderes Dienstleistungspaket entstanden.

Nachfolgend ein paar prägende Entwicklungsstationen:

- **1896:** Vor mehr als hundert Jahren, am 1. September 1896, wird der Touring Club Schweiz von einer Gruppe von Genfer Velofahrern gegründet. Einen Monat später zählt er bereits rund 500 Mitglieder, verteilt in der ganzen Schweiz. Per Jahresende stieg die Zahl auf 851 Mitglieder.
- **1930:** Ende des Jahres kann der TCS sein 40'000. Mitglied aufnehmen. Dieser Erfolg ist das Ergebnis einer intensiven Werbekampagne, in einer Zeit, wo sich die Wirtschaftskrise bemerkbar macht. Somit ist der TCS zum bedeutendsten Automobilverband und zur grössten Tourismusorganisation der Schweiz herangewachsen.
- **1950:** Der TCS zählt mehr als 100'000 Mitglieder. Der Mitgliederbestand erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 19'047, was die bis anhin höchste jemals verzeichnete Zunahme ist. Der Vorkriegsbestand hat sich also mehr als verdoppelt.
- **1964:** Im politisch beladenen Umfeld sieht der TCS seine Mitgliederzahl die Grenze der 400'000 überschreiten. Diese Zahl ist in neun Jahren von 200'000 auf 422'846 Ende Dezember 1964 angestiegen.



Abb. 96: A. Lachenal begrüsst 100'000. Mitglied

- **1967:** Anfang Jahr zählt der TCS eine halbe Million Mitglieder. Das 500'000. Mitglied sowie das ihm vorangehende beziehungsweise ihm folgende werden drei Monate später am Ausgang der Delegiertenversammlung in St. Gallen vom Zentralpräsidenten beglückwünscht, und sie erhalten die bei einem solchen Anlass üblichen Geschenke. Der Zentralpräsident nimmt die Gelegenheit wahr, die stürmische Entwicklung der Mitgliederzahlen nach dem Krieg in Erinnerung zu rufen: über 100'000 Mitglieder im Jahr 1950, 200'000 im Jahr 1954, 300'000 im Jahr 1957 und 400'000 im Jahr 1963.
- **1983:** Der TCS überschreitet in seinem 87. Jahr die höchst symbolische Grenze von einer Million Mitgliedern, was im Übrigen seine Stellung als grösste Vereinigung des Landes bestätigt. Standesgemäss wird das millionste Mitglied sowie das vorangehende und das nachfolgende am Zentralsitz in Genf empfangen und würdig gefeiert. Bei dieser Gelegenheit übergibt der TCS dem Präsidenten der Pro Infirmis, alt Bundesrat Brugger, eine Spende zugunsten der Behinderten. Eine weitere Spende des TCS erhält die Stiftung Pro St. Gotthard für die Restauration der «Alten Sust».
- **2001:** Die prosperierende Motorisierung nach 1945 kräftigt die Akzeptanz und die Stellung der Automobilclubs in der Schweiz. Der TCS als grösster Verein verzehnfacht 1950 bis 1990 seine Mitgliederzahl auf über 1,2 Millionen, 2001 zählt er 1'417'554 Mitglieder (ACS 100'000).
- **2019:** Im Berichtsjahr stehen eine erfolgreiche Erneuerung des ETI-Schutzbriefes und viele weitere Innovationen und Entwicklungen von Produkten und Dienstleistungen, im speziellen rund um die Elektromobilität, im Zentrum. Aber auch mit einem starken Engagement für die Verkehrssicherheit und in der Verkehrspolitik kann sich der TCS für das Wohl seiner Mitglieder einsetzen. Dies schlägt sich nicht nur auf einen positiven Jahresabschluss in der Jahresrechnung nieder, sondern erlaubt dem TCS auch, den positiven Trend bei der TCS Mitgliedschaft 2019 zu bestätigen und die Mitgliederzahlen zum zweiten Mal in Folge (auf 1'477'609) zu steigern. Gegenüber dem Vorjahr nimmt die Anzahl der Mitglieder um rund 21'000 zu.
- **2021:** Der grösste Mobilitätsclub der Schweiz feiert sein 125-Jahr-Jubiläum. Er blickt auf ein ereignisreiches Geschäftsjahr zurück. Der positive Trend bei der TCS Mitgliedschaft kann bestätigt werden. Zentralpräsident Peter Goetschi zum erfolgreichen 2021: «Ich freue mich sehr, dass wir insbesondere im schwierigen Jahr 2021 weiter wachsen konnten und mehr denn je an der Seite unserer Mitglieder standen. Das zeigt uns, dass wir dem Bedürfnis der Bevölkerung mit unseren Dienstleistungen entsprechen». 2021 war nach 2020 das zweite Jahr, welches von Einschränkungen aufgrund Covid-19 geprägt war. Nichtsdestotrotz gelingt es dem TCS, seine Dienstleistungen umfassend aufrechtzuerhalten und seinen Mitgliedern mehr denn je in Notsituationen im In- und Ausland und bei Mobilitäts- und juristischen Fragen zur Seite zu stehen. Generaldirektor Jürg Wittwer dazu: «Seit 2017 haben wir einen Nettozuwachs von 83'000 Mitgliedern, alleine in den letzten zwölf Monaten kamen 45'000 neue Mitglieder zum TCS. Das zeigt, dass der TCS in der Schweizer Bevölkerung grosses Vertrauen genießt und unsere Dienstleistungen den Bedürfnissen unserer Mitglieder entsprechen.»

09

Zentralpräsidenten und Generaldirektoren

Jahr	Zentralpräsident	Generaldirektor
1896	Erster Präsident: Frédéric Raisin	
1898	Frédéric Raisin	
1904	Frédéric Raisin	Erster Direktor: Auguste Navazza
1909	Henri Thélin	Auguste Navazza
1912	Alexandre Moriaud	Auguste Navazza
1916	Édouard Paisant	Auguste Navazza
1918	Édouard Paisant	Generalsekretär anstelle Direktor: James Quinclet
1919	Édouard Paisant	Generalsekretär anstelle Direktor: James Quinclet
1925	Henri Henneberg	Generalsekretär anstelle Direktor: James Quinclet
1934	Henri Henneberg	Ernst Delaquis
1938	Henri Henneberg	Joseph Britschgi
1942	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1950	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1959	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1960	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1961	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1962	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1965	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1970	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1971	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1975	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1977	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1979	Alfred Weber	Étienne Membrez
1981	Alfred Weber	Étienne Membrez
1982	Alfred Weber	Étienne Membrez
1987	Franco Felder	Étienne Membrez

1991	Franco Felder	Étienne Membrez
1994	Franco Felder	Étienne Membrez
1995	Franco Felder	Étienne Membrez
1996	Jean Meyer	Étienne Membrez
1997	Jean Meyer	André Hurter
1998	Jean Meyer	André Hurter
1999	Jean Meyer	André Hurter
2000	Jean Meyer	Esther Schawalder, Peter Meyer, Josef Andres
2001	Jean Meyer	Walter Kobler/Josef Andres
2002	Jean Meyer	Josef Andres
2003	Jean Meyer	Josef Andres
2004	Edgar Schorderet	Josef Andres
2005	Edgar Schorderet	Edgar Schorderet a.i.
2006	Edgar Schorderet	Bruno Ehrler
2007	Edgar Schorderet/Luigi Rossi a.i.	Bruno Ehrler
2008	Luigi Rossi a.i./N. Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2009	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2010	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2011	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2012	Peter Goetschi	Bruno Ehrler/Rudolf Zumbühl a.i.
2013	Peter Goetschi	Rudolf Zumbühl a.i./Stephan Grötzinger
2014	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger
2015	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger/Peter Goetschi a.i.
2016	Peter Goetschi	Peter Goetschi a.i./Jürg Wittwer
2017	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2018	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2019	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2020	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2021	Peter Goetschi	Jürg Wittwer

10

Der TCS schreibt die Erfolgsgeschichte weiter...

Vorwärtsschauen, aber die Herkunft nie verneinen

Der Blick zurück stärkt das Bewusstsein des gegenwärtigen TCS gegenüber dem, was seine Vorgänger geleistet haben: Der TCS ist heute mit über 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz und darf behaupten, er sei auch ein Stück Schweizer Kulturgut. Mit seinen 23 Sektionen ist er zudem in der gesamten Schweiz regional und lokal vertreten und verwurzelt.

Klima, Mobilität, Gesellschaft – alles ist im Wandel, nicht nur kontinuierlich, sondern oft auch unerwartet. 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 Mobilitätswandel unabhängig und zuverlässig als Experte zu begleiten.

In diesem Sinne ist der Respekt vor der Aufgabe und Verantwortung gross. Der heute grösste Mobilitätsclub der Schweiz übernimmt sie aber mit Zuversicht. Er hat sich im Laufe der Jahre ein solides Fundament aufgebaut, 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.

Eine Schweizer Institution mit 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.

Der TCS gehört zu den bekanntesten und meist geschätzten Marken der Schweiz – eine Studie von 2020 zählt den TCS sogar zu den Top-Five-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.

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

Der TCS ist mit seinen Sektionen föderalistisch organisiert und damit in der Stadt, auf dem Land, aber auch in abgelegenen Bergregionen präsent. Dank des 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 uns allen mitgestalten und prägen.

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

11

Abbildungsverzeichnis

Titelseite: Grenzposten TCS 1929.....	01
Abb. 1: Der TCS im Laufe der Jahre.....	07
Abb. 2–12: Evolution des Logos.....	15
Abb. 13: Gründer des Touring Club Suisse.....	16
Abb. 14: Strassenkarte 1906.....	16
Abb. 15: Strasse Veynes sur Lausanne 1910.....	17
Abb. 16: Förderung von besseren Strassen («Revue» 1902).....	17
Abb. 17: Bild aus der «Revue».....	18
Abb. 18: Touring-Hilfe in den Dreissigern.....	19
Abb. 19: Landesversorgung 1944.....	20
Abb. 20: Verkehrserziehung 1950.....	21
Abb. 21: Büro der Assista von 1974.....	22
Abb. 22: TCS-Radwegschild 1986.....	23
Abb. 23: Warnschild «Achtung Frösche».....	23
Abb. 24: 1. Verkehrssicherheitszentrum Stockental.....	24
Abb. 25: Hundert Jahre TCS.....	25
Abb. 26: Neue Funktion Travel Safety der TCS-App.....	27
Abb. 27: Rega und TCS.....	27
Abb. 28: Weltneuheit «Carvelo2go».....	28
Abb. 29: Auto «Jamais Contente».....	31
Abb. 30: Auto mit Holzvergaser 1939.....	31
Abb. 31: Erdgasbetriebenes Fahrzeug 2005.....	32
Abb. 32: Solarmobil «Mata Hari».....	32
Abb. 33: Elektromobil 1995.....	33
Abb. 34: Ballon «Mars» 1904.....	33
Abb. 35: TCS-Engagements während 2. Weltkrieg.....	34
Abb. 36: Einweihung Cyclo-Centre in Yens (VD) 1973.....	34
Abb. 37: Einsatz bei Schneesturm.....	35
Abb. 38: Velotourismus für Frauen («Revue»).....	36
Abb. 39: Freiwillige Fahrerinnen von 1939.....	36
Abb. 40: Isabelle Marchand 1998.....	37

Abb. 41: 1. Vizepräsidentin Fabienne Bernard.....	37
Abb. 42: Kurs für Frauen 1980.....	38
Abb. 43: Reise Damensektion ins Burgund 2018.....	38
Abb. 44: Adolf Vogelsang 1932.....	39
Abb. 45: Rapportbuch A. Vogelsang 1932	39
Abb. 46: Mobile TCS-Funkstation in den Sechzigern	40
Abb. 47: Eingebaute Funkanlage in den Sechzigern	40
Abb. 48: Ausbildung in den Siebzigern.....	41
Abb. 49: Touring-Helfer 1970.....	42
Abb. 50: Touring-Helfer 1970.....	42
Abb. 51: Kanuwettkampf in Genf 1942.....	43
Abb. 52: Cyclo-Centre in Yens (VD) 1982.....	43
Abb. 53: SlowUp.....	44
Abb. 54: Erste nationale Campingrallye des TCS.....	44
Abb. 55: Hotel Bellavista 1959.....	45
Abb. 56: Tag der Westschweizer Sektionen 1934.....	47
Abb. 57: Verkehrserziehung mit der Polizei 1935.....	47
Abb. 58: Bremstest der Sektion Waadt 1939.....	48
Abb. 59: Technisches Zentrum 1979.....	48
Abb. 60: Revue von 1898.....	49
Abb. 61: Touring 2009.....	50
Abb. 62: Touring-Magazin ab 2015.....	50
Abb. 63: 40'000 neue Blutspender dank dem TCS.....	51
Abb. 64: Rega und TCS.....	52
Abb. 65: TCS Ambulance 2014.....	52
Abb. 66: Schweizerkarte von 1938.....	53
Abb. 67: Telefonposten Bäregg.....	53
Abb. 68: Zentralradio aus den Siebzigern.....	54
Abb. 69: Viasuisse 2020.....	54
Abb. 70: Büro des TCS-Zolldienstes von 1948.....	55
Abb. 71: Büro von Assista 1972.....	55

86 Abbildungsverzeichnis

Abb. 72: TCS Bike Assistance seit 2016.....	56
Abb. 73: Crashtest von 1988.....	56
Abb. 74: Auslandhilfe für Fahrzeuge in den Siebzigern.....	57
Abb. 75: Auslandhilfe für Personen in den Siebzigern.....	57
Abb. 76: TCS-Ärztin Dr. Serena Barberis.....	58
Abb. 77: Verschiedene Pannendienste 1980er-Jahre.....	59
Abb. 78: ARC Europe Road Patrol 2019.....	59
Abb. 79: Reisebüro des TCS 1955.....	60
Abb. 80: Inserat von 2008.....	60
Abb. 81: Reisebüro des TCS 1974.....	60
Abb. 82: Autogegner-Flugblatt Graubünden 1925.....	61
Abb. 83: Schild für neues Gurtenobligatorium 1976.....	62
Abb. 84: Inforadar zur Unfallverhütung.....	63
Abb. 85: Katalysatortest von 1985.....	63
Abb. 86: Verzollungsausweis 1956.....	64
Abb. 87: Autoverlad Lötschberg.....	66
Abb. 88: Avanti-Initiative.....	67
Abb. 89: Plakat «Ja zum NAF» 2017.....	69
Abb. 90: Verkehrssicherheitskampagne 1936.....	71
Abb. 91: TCS-Verkehrserziehung im Zirkus Knie.....	72
Abb. 92: Präventionskampagne Titeuf 2020.....	72
Abb. 93: Kampagne «Made Visible».....	73
Abb. 94: E-Garden 2019.....	76
Abb. 95: Test Trendfahrzeuge 2018.....	77
Abb. 96: A. Lachenal begrüsst 100'000. Mitglied.....	78
Rückseite: Mitarbeiterfest TCS-Jubiläum 2021.....	88

12

Quellen

1. Bücher und Magazine

- Antoniazzi, François (1996), «Der Touring Club Schweiz im Spiegel von 100 Ereignissen (1896–1996)», Genf
- Revue du Touring Club Suisse 1897–1935
- Touring 1936–2015
- Touring-Magazin TCS 2015–2021
- Touring Club Schweiz (2021), Jubiläumsmagazin des Touring Club Schweiz, Vernier

2. Sammelbände

- TCS-Jahresberichte 1896–2021

3. Internetquellen

- E-NewspaperArchives.ch: site des journaux suisses numérisés par la Bibliothèque Nationale suisse et ses partenaires
- E-Periodica, ein Service der ETH-Bibliothek: Schweizer Zeitschriften online
- NotreHistoire.ch: vaste choix des archives de télévision et de radio de la RTS
- Polizeinews.ch: aktuelle Polizeinews aus der Schweiz, Luzern
- Blog intitulée «Genève au fil du temps»: large aperçu des collections iconographiques conservées par la Bibliothèque de Genève
- Zeitungsarchiv.nzz.ch: Archiv der Neuen Zürcher Zeitung mit allen Ausgaben seit 1780

4. Artikel aus Fachzeitschriften

- Automobil-Revue: Neues, Bewährtes und Innovatives aus der Branche online und auf Papier
- Zeitschrift für die Übermittlungstruppen (1966); ETH-Bibliothek

5. Lexika

- Historisches Lexikon der Schweiz (HLS): wissenschaftlich erarbeitetes, vernetztes, aktuelles und multimediales Fachlexikon zur Schweizer Geschichte

6. Weiterführende Informationen

- Interviews und Beiträge von TCS-Mitarbeiter
- TCS-Medienmitteilungen
- TCS-Statistiken



TCS – immer an meiner Seite.