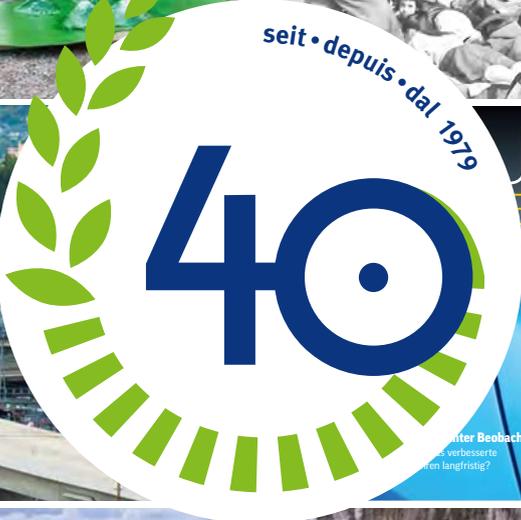
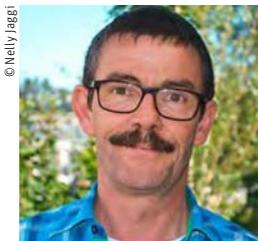


JUBILÄUM | SPEZIAL



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser



Der VCS feiert seinen 40. Geburtstag. Und es gibt viele Gründe zu feiern. Der VCS setzte sich von Beginn weg konsequent für die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und damit gezielt auch für die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs ein. So etwa in den 90er-Jahren mit der ersten Begegnungszone in Burgdorf oder jüngst mit der Velo-Initiative. Mit nationalen Initiativen wie «Strassen für alle» oder der «Initiative für den öffentlichen Verkehr» haben wir sehr viel bewirkt: Heute gibt es zahllose Tempo-30-Zonen, und der öffentliche Verkehr profitiert von einem massiven Entwicklungsschub.

Der VCS feiert seinen 40. Geburtstag. Und es gibt viele Gründe zu feiern. Der VCS setzte sich von Beginn weg konsequent für die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und

Nach der Gründung des VCS Schweiz entstanden innert weniger Jahre landesweit Sektionen. Damals wie heute darf sich der VCS über deren tatkräftigen Einsatz freuen – für regionale ebenso wie für nationale Anliegen. Dafür bedanke ich mich herzlich.

Die aktuelle Diskussion rund um die Klimaerhitzung zeigt, dass der VCS noch stärker werden muss. Verkehr vermeiden, vermindern und verlagern bleibt unsere Leitlinie, mit den Zielen fossilfreier Verkehr und starke Zunahme autofreier Siedlungen. Billigfliegerei, Lärmbelastung und Zersiedelung müssen überwunden werden.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung – und viel Vergnügen beim Lesen.

Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz

IMPRESSUM

Redaktion: Urs Geiser, Nelly Jaggi, Camille Marion. Das vorliegende Jubiläumsdossier ist als Beilage des VCS-Magazins 2/2019 erschienen.

Grafik: muellerluetolf.ch





1979

© VCS

Die VCS-Gründungsmitglieder Toni Lüchinger, Paul Romann, Beat Schweingruber, Ania Padrutt, Werner Mäder, Urs Michel, Walter Büchi, Martin Sommer, Christian Thomas (v. l. n. r.). Markus Sigrüst fehlt auf dem Bild.

MARTIN SOMMER, Gründungsmitglied und

erster VCS-Zentralsekretär «Kaum war der VCS gegründet, packten wir auch gleich international an: Als Geburtshelfer für ausländische Schwesterclubs und den europäischen Verband T&E. Uns war schon damals klar: Verkehrs- und Umweltprobleme lassen sich nur grenzüberschreitend lösen.»

16.1.1979
Gründung
Schweizerische
Verkehrs-Stiftung

15.5.1979
Gründung
Verkehrs-Club
der Schweiz

Gründung T&E
1989

Der VCS bekommt das
Verbandsbeschwerderecht

1991

Association Suisse des Transports AST wird zu Association transports et environnement ATE

1993

Der VCS führt die
Quotenregelung ein

2008

Das Volk sagt
Ja zum Verbands-
beschwerderecht

40 Jahre Engagement für Mensch und Umwelt

Geburtstage werden bevorzugt an einem bestimmten Tag gefeiert. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz bläst seine Kerzen am 15. Mai aus – heuer zum 40. Mal. Doch ganz ohne Vorarbeit kam es im Mai 1979 natürlich nicht zur VCS-Gründung: Bereits im Vorjahr arbeiteten die späteren Gründungsmitglieder – neun Männer und eine Frau – unermüdlich am Vorhaben, einen Verkehrs-Club zu gründen, der nicht das Auto, sondern Mensch und Umwelt ins Zentrum stellt. Verkehrspolitik war in aller Munde, mit «Albatros», «Demokratie im Nationalstrassenbau» und «12 autofreie Sonntage» nahmen sich drei Volksinitiativen des Themas an.

Die Idee eines solchen Verkehrs-Clubs stiess auch in Europa auf Interesse. Nach der Gründung von Schwesterclubs in verschiedenen Ländern kam es schliesslich 1989 zur Gründung

des europäischen Dachverbands «Transport & Environment». Im selben Jahr erhielt der VCS das Verbandsbeschwerderecht. Damit verfügte er fortan über ein wirksames Instrument, um sich erfolgreich für Umwelthanliegen einzusetzen – einen Abschaffungsversuch durch die Zürcher Freisinnigen lehnte das Volk 2008 mit einer Zweidrittelmehrheit rigoros ab.

1993 hat sich der VCS übrigens auch auf einem anderen politischen Parkett innovativ hervorgetan: Er führte eine Quotenregelung ein – fortan waren in sämtlichen Gremien mindestens 40 Prozent Frauen.

Einen Überblick über das breite (politische) Tätigkeitsfeld des VCS finden Sie auf den nachfolgenden sechs Doppelseiten. ■

ANIA PADRUTT, Gründungsmitglied ««Mehr Lebende, weniger Bebende; mehr Gras, weniger Gas», schrieb ich in einer Gründungspublikation des VCS. CO₂ und Klima unserer Erde – mein damaliger Wunsch ist leider dringender denn je!»

2019

1979

1981

Wohnstrassen
entstehen, erstes
Anzeichen eines
tiefgreifenden Wandels

1985

Start der Gross-
aktion «Fussgänger-
freundlich», die bis
1986 dauert

1989

Ablehnung der Volksinitiative
für die Rückkehr zu Tempo 100/130

1996

Start des **Versuchsbetriebs**
der **Flanierzone** in Burgdorf

1999

Einreichung der Volksinitiative
«Strassen für alle» mit
112 395 Unterschriften

2002

Offizielle **Einführung** der
Begegnungszone

2010

Bundesgericht erklärt
Tempo 30 auf Haupt-
strassen für zulässig

2019

Die Wohnstrasse, Vorbote
eines verkehrspolitischen
Frühlings, der den Stras-
senraum nachhaltig verän-
dern wird. Das VCS-Buch
«Heute Strasse – morgen
Wohnstrasse» wird ein
Renner, das Kerngeschäft
Verkehrsberatung zum
Imageträger.



© Thomas Cunz



© Daniel Wiest/SABA

MATTHIAS ZIMMERMANN,

Präsident VCS Schweiz 1992–2003 «Der Schlüssel zum optimalen
Miteinander im Verkehr ist die Anpassung der Geschwindig-
keit an die Bedürfnisse der Schwächeren.»

Tempo 30 revolutioniert das Land

Ab 1959 war in der Schweiz das Tempo innerorts begrenzt – auf 60 km/h. Trotzdem steuerte sie ungebremst auf den wohl schrecklichsten Rekord ihrer Geschichte zu: 1773 Menschen starben 1971 auf Schweizer Strassen. 1984 kam Tempo 50. Hysterische Reaktionen aus TCS-Kreisen löste 1987 ein Grossversuch mit Tempo 30 in Luzerner Quartieren aus. Derweil arbeitete der VCS unaufgeregt daran, dass die Verkehrsberuhigung auf lokaler und nationaler Ebene mehr und mehr Fuss fasste: mit Beratung, Handbüchern und Leitfäden, Sensibilisierungsaktionen und -kampagnen.

Als die Böhi-Initiative 1989, kräftig unterstützt von TCS und ACS, verlangte, vom Temporegime 80/120 zu 100/130 km/h zurückzukehren, hatte sich der Wind längst gedreht. Tausende TCS-Mitglieder wechselten verärgert zum Verkehrsclub der Vernunft. Zehn Jahre später machte Zentralpräsident Matthias Zimmermann in der VCS-Jubiläumsschrift 1979–1999 eine klare Ansage: «Wir einigen uns auf

die Rückeroberung des öffentlichen Raumes als neue Hauptaufgabe des VCS.»

Als Vehikel dazu sollte vorab die Volksinitiative «Strassen für alle» dienen. Zwar scheiterte diese an der Urne haushoch, doch als Wegbereiterin entfaltete sie enorme Wirkung. Ungeahnt rasch breitete sich Tempo 30 in Quartieren von Genf bis Romanshorn aus und hielt dann auch in Ortszentren oder gar auf Durchgangsachsen Einzug. Sicherheit, Lärmschutz, Lebensqualität: Plötzlich war die Zeit dafür reif.

Dasselbe gilt für die gar zum Exportprodukt gewordene Begegnungszone (Tempo 20), welche die Schweiz ganz wesentlich dem VCS zu verdanken hat. Die «Rückeroberung» macht also Fortschritte. Auch wenn die Autolobby dann und wann noch Rückzugsgefechte liefert, konnte und kann sie sich dem Mentalitätswandel, den der VCS mit vorangetrieben hat, je länger, desto weniger entziehen. Tempo 100/130? Herr Böhi würde heute nur noch ein müdes Lächeln ernten. ■

1979

Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren – heute so gut wie unbestritten – machten den Anfang. Weil Tempo 30 auch den Verkehrsfluss verbessert und ein patentes Lärmschutzinstrument ist, kommt es längst auch anderweitig zum Zug, so wie hier in Köniz (BE).



1984

Eröffnung der VCS-Beratungsstelle für Verkehrsberuhigung am Hauptsitz in Herzogenbuchsee

1992

Der VCS erringt endlich einen Sitz im Fonds für Verkehrssicherheit

1997

Lancierung der Volksinitiative «Strassen für alle»

2001

Das Schweizer Volk versenkt «Strassen für alle»

Der grosse, mitunter lebensrettende Unterschied zwischen 30 und 50 km/h: Mit einem spektakulären Stunt auf dem Berner Bundesplatz lanciert der VCS seine Initiative «Strassen für alle».



Im Burgdorfer Bahnhofquartier startet der Versuchsbetrieb der «Flanierzone», die mit Tempo 20 und generellem Fussgänger-vortritt die Idee der friedlichen Koexistenz verkörpert. Als Begegnungszone schafft die Erfindung heute landauf, landab Strassenraum, der wieder allen gehört.

HANS KASPAR SCHIESSER,

Leiter Verkehrspolitik 1988–2001 «2001 wurde «Strassen für alle» plattgemacht. Und nun kommt Tempo 30 auf Hauptstrassen. Schon Galilei hatte mit dem Beharrungsvermögen der Zeitgenossen Ärger. Aber: Eppur si muove – sie bewegt sich halt doch.»

Grünes Licht des Bundesgerichts für Tempo 30 (auch) aus Lärmschutzgründen

2018

2019

1979

Lancierung der Kleeblatt-Initiativen
1986

1987
Einreichung der Kleeblatt-Initiativen

1990
Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen



© VCS



Unterschriftentransport Herzogenbuchsee–Bern für die Kleeblatt-Initiativen. Was hoffnungsvoll begann, endete mit einer herben Enttäuschung: Nur 31 bis 34 Prozent sagten im Jahr 1990 Nein zum Bau der Autobahnen Yverdon–Murten, Wettswil–Knonau und Zuchwil–Biel.



FRANZISKA TEUSCHER, Präsidentin VCS Schweiz
2003–2013 «Den klima- und umweltschützenden Gewinn, den wir aus dem Bahnausbau ziehen, machen wir mit dem Autobahnausbau gleich wieder zunichte.»

Komiteegründung «Avanti-Nein» unter Federführung des VCS
2002

2004
Die «Avanti»-Vorlage scheidet deutlich (62,8 % Nein)

2006
Gelder aus den Treibstoffzöllen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr losgeeist

Die zweite Gotthard-Strassenröhre kommt – doch die Milchkuh-Initiative wird mit 71 % Nein gebodigt
2016

2017
Nur 35 % Nein zum NAF – Geldsegen für den Strassenbau
2019

Alle Mineralölsteuer-Einnahmen für den Strassenbau? Um vor Augen zu führen, was die Milchkuh-Initiative für die Schweiz bedeutet hätte, griff der VCS zu einem für ihn untypischen Arbeitsinstrument.



© Jérôme Favre

Renaissance der Bahn – und Strassenbauwahn

Ist das Glas halb voll oder halb leer nach 40 Jahren Einsatz für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und gegen die weitere Asphaltierung der Landschaft?

Nachdem in der Hochblüte der Massenmotorisierung Bahnlagen stillgelegt und Tramschienen herausgerissen worden waren, setzte eine bis heute anhaltende Trendwende ein. Der VCS darf für sich beanspruchen, massgeblich daran beteiligt gewesen zu sein. Das geballte verkehrsplanerische Know-how, das er von Anfang an in seinen Reihen vereinigte, machte ihn speziell im ÖV-Sektor zum einflussreichen Akteur – von der Diskussion über die NHT (Neue Haupttransversale) über die NEAT, wo er die Netzlösung ins Spiel brachte, bis zum Kampf für neue Tramlinien und zukünftige ÖV-Schlüsselprojekte. Die 2018 eröffnete Bahnlinie Mendrisio–Varese beruht ebenso auf Grundlagenarbeit des VCS wie die generelle, langfristige Sicherung der Finanzierung: Aus der ÖV-Initiative von 2009 wurde in der parlamentarischen Beratung die Vorlage für den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI).

Aber: Nicht nur der ÖV verzeichnete stolze Zuwachsraten... Die angestrebte Verkehrsverlagerung ist punktuell gelungen, aber nicht auf breiter Front. Und der Glaube, dass sich Stauprobleme beheben lassen, indem man Engpässe erweitert, scheint unerschütterlich. Natürlich gab es auch Erfolge: das Nein zur Avanti-Initiative, zum Stadttunnel Zug, zum A2-Zubringer durch die Magadino-Ebene oder zu Versuchen der Autolobby, das Rad der Zeit im städtischen Verkehr zurückzudrehen. Zudem wurden wichtige flankierende Massnahmen zu Bauprojekten erstritten. Eine nachhaltige Eindämmung des Strassenbaus aber steht noch aus, und der Skandal, dass die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen immer noch tabu sein soll, dauert an.

Immerhin, ein bisschen Lenkung übers Portemonnaie ist erreicht: Die FABI-Vorlage beinhaltet auch die Begrenzung des Fahrkostenabzugs bei der Bundessteuer. Ab 1991 hatte der VCS hartnäckig gefordert, den absurden Anreiz zum motorisierten Pendeln über grosse Distanzen zu beseitigen. ■

Das Volk sagt Ja zum Projekt Bahn 2000

1987

1988

Der VCS formuliert 13 Grundsätze für den Transitverkehr – Bedingungen für sein Ja zur NEAT

1992

Das Volk heisst den NEAT-Bau mit 63,5% Ja gut

1998

30 Mia. Franken für den ÖV-Ausbau: klares Ja zur FinÖV-Vorlage

Lancierung der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

2009

2010

Erfolgreiche Petition gegen die Stilllegung von Bus- und Regionallinien

FABI-Abstimmung gewonnen (62% Ja)

2014

Lohn fürs VCS-Engagement: Der Weissensteintunnel wird saniert

2017

2019



1994

Die Bahn 2000 läutete ein neues Zeitalter ein. Der Meilenstein beim Infrastruktur-Ausbau war VCS-intern allerdings nicht unumstritten: Bringt uns das nicht einfach Wachstum der Gesamtmobilität statt Verminderung des Motorfahrzeugverkehrs?



Die Avanti-Initiative beziehungsweise der Gegenvorschlag des Parlaments hätten den Autobahnausbau, inklusive zweiter Gotthard-Strassenröhre, angekurbelt. Die Spendenbereitschaft der VCS-Mitglieder für die Gegenkampagne war riesig.

2014



Die bahnbrechende SBB-Durchmesserlinie Zürich geht auf eine Volksinitiative des VCS Zürich zurück, die 1997 einen unterirdischen Durchgangsbahnhof für die S-Bahn mit Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Zürich Oerlikon forderte. Im Bild: die Letzigrabenbrücke.



2018

Für «digital natives» mag es wie aus der Zeit gefallen scheinen. Doch das von VCS, IGöV und Pro Bahn gerettete Kursbuch in gedruckter Form ist quicklebendig – und äusserst beliebt.

1979

1983

Die erste **Auto-Umweltliste** erscheint

1985

Der VCS stellt die **Idee Ökobonus** vor: wer die Umwelt durch Verkehr belastet, soll eine Abgabe zahlen

1995

Der VCS lanciert die Autoversicherung **Eco-Club**

2007

Der VCS fordert mit Verhüllungsaktion von Bäumen die **Schaffung von Umweltzonen**

Die erste **Lieferwagen-Umweltliste** erscheint

2014

Gletscher-Initiative fordert Netto-null-Emissionen bis 2050

2019



«Ich bin auch eine Lunge»: Ein verhüllter Baum macht auf die Feinstaubbelastung aufmerksam.



Die Luftqualität bleibt schlecht: Der Stadtluftanzeiger beim Berner Bahnhof leuchtet zu oft rot auf.

Weniger Emissionen für mehr Klimaschutz

Der motorisierte Verkehr stinkt – 1979 weit mehr als heute –, macht Lärm und ist schlecht fürs Klima: Die Emissionen von Autos und Co. beschäftigen den VCS seit je an vielen Fronten. 1981 lancierte er die «Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs». Zwar lehnte das Volk sie 1986 an der Urne ab, doch mit dem Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) endeten die Aktivitäten zwölf Jahre später trotzdem erfolgreich. Bereits 1994 verbuchte der VCS mit dem Ja zur Alpeninitiative einen Erfolg in seinem Engagement, den Schwerverkehr durch die Alpen auf die Schiene zu verlagern.

Bereits 1981 veröffentlichte der VCS die erste Abgasliste. Damit legte er den Grundstein für die Auto-Umweltliste, die seit 1983 jährlich als eigenständige Publikation erscheint.

Seither hat sie sich für Autokäuferinnen und Autokäufer zum verbindlichen Hilfsmittel für den ökologischen Autokauf gemauert.

In den 80er-Jahren setzte der VCS die Hoffnung auf Katalysatoren und Solarmobile und machte regelmässig auf das Waldsterben aufmerksam. Als 2015 aufflog, dass VW und andere Hersteller im grossen Stil Abgasgrenzwerte für Dieselaautos umgangen hatten, leistete er Aufklärungsarbeit und engagierte sich für eine Verschärfung der Abgasgesetzgebung. Heute und in Zukunft liegt der Fokus auf fossilfreiem Verkehr. 2017 sagten 58,2 Prozent Ja zur Energiestrategie 2050, die Gletscher-Initiative fordert fossilfreie Energie bis 2050 und zehntausende Jugendliche gehen fürs Klima auf die Strasse – für den VCS bleibt auch nach 40 Jahren viel zu tun. ■



© alte Bilder VCS



Die Emissionswerte verschiedener Automodelle waren früher ein «Amtsgeheimnis». Nachdem die Veröffentlichung von einem Bürgerkomitee und dem Parlament erkämpft worden war, machte der VCS die Daten der Öffentlichkeit zugänglich – seit 1983 in der Auto-Umweltliste.

1983



1995

Ein Markenzeichen der VCS-Dienstleistungspalette: die Eco-Drive-Versicherung.



1981

Der VCS lanciert seine erste Volksinitiative: «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs».

1979

1981
Lancierung der Initiative für Schwerverkehrsabgabe

1986
Die Initiative für Schwerverkehrsabgabe wird abgelehnt

1989
Lancierung der Alpeninitiative

1994
51,9% sagen Ja zur Alpeninitiative

1998
Das Volk sagt Ja zur LSVA

ANDERS GAUTSCHI, Geschäftsführer VCS Schweiz «Der Verkehr der Zukunft wird ohne fossile Energien angetrieben werden. Dazu braucht es Innovationen und effiziente Technologien. Um die Klimaziele zu erreichen, werden wir aber auch unser Mobilitätsverhalten ändern müssen.»



17 Jahre hat es gedauert, bis das Volk eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgesegnet hat. Das Ja zur LSVA am 27. September 1998 bestätigte die Verkehrspolitik des VCS.

2019

1979

Im Dezember 2018 fordern zwei Klimaschutzengel auf dem Berner Bundesplatz die Einführung einer Flugticketabgabe.

1986

Der VCS eröffnet ein Bahnreisezentrum

Ab 1986 führt der VCS mit Erfolg sein eigenes Bahnreisezentrum. Die VCS-Mitglieder kaufen dort Bahntickets und Abonnemente zu Vorzugspreisen.

1990

Der VCS führt nachhaltige Reiseangebote für Mitglieder ein



1986



2018



2010

In einer ersten Ausgabe der Beilage «Ride & Glide» publiziert der VCS eine Liste von Winterferienorten, die mit dem ÖV erreichbar sind.

TINETTA MAYSTRE,

Verantwortliche Luftverkehr 1995–1996: «Bereits 1990 haben wir uns dem Thema Luftverkehr politisch verpflichtet. Wir haben nicht nur gegen Lärm und Umweltverschmutzung gekämpft, sondern auch die Auswirkungen von Kondensstreifen in sehr grosser Höhe auf das Klima und die Steuervergünstigungen, die der Luftverkehr genießt, angeprangert.»

Das VCS-Reisezentrum wird selbständig unter dem Namen **via verde reisen**

2005

2006

Die bisher vom Zentralsekretariat geführte **VCS-Boutique** wird ausgelagert und von Hajk übernommen

2010

Erstausgabe von «**Ride & Glide**», der Orientierungshilfe für ÖV-Reisen in Winterferienorte

Reisen: die Alternativen ...

Seit seiner Gründung regt der VCS dazu an, die eigene Art des Reisens zu hinterfragen. Die Folgen der Schadstoffemissionen wurden früh ein wichtiges Thema, bei dem der VCS sein Wissen und seine Ressourcen einbringen konnte. 1986 eröffnete er ein kleines Bahnreisezentrum mit dem Ziel, Alternativen zum Flugverkehr anzubieten und die Bewusstseinsbildung zu fördern. Die Abteilung wurde 2005 unter dem Namen **via verde reisen** selbständig.

1990 nahm der VCS die Unterstützung des nachhaltigen Reisens in seine Ziele auf. Seit 1982 publiziert er Velokarten und fördert damit den Velotourismus – eine echte Pioniertat. Die Website «Europa mit dem Zug» präsentiert eine Auswahl

von Bahnverbindungen mit Angabe der Reisezeit und des CO₂-Ausstosses für jedes Verkehrsmittel. Ebenso werden mit Aktionen wie «Ride & Glide» oder der Beilage «Mobil und ökologisch» die Winterferienorte nach ihrer Erreichbarkeit bewertet, die Nutzung des ÖV für den Wintersport gefördert und erleichtert. Sport, Natur und Abenteuer: VCS-Mitglieder finden in der VCS-Boutique Kleider und weitere Artikel für ihren Lebensstil.

Auch das VCS-Magazin informiert und berät seine Mitglieder seit 1990 mit wertvollen Reisetipps – lesen Sie dazu den Artikel auf den Seiten 54 bis 57.

2019

... zum Klimasünder Flugverkehr

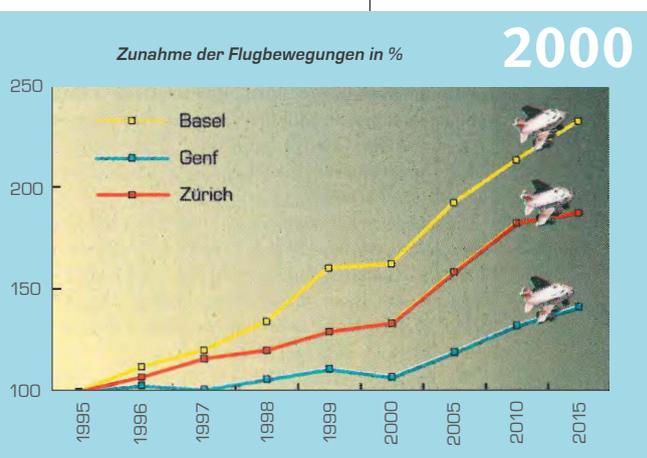
Der VCS geht davon aus, dass sich die Flugbewegungen bis 2020 verdoppeln werden. Er unterstützt deshalb die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich, die unter den Lärmimmissionen der späten Flüge leiden.

Bei der Gründung behandelte der VCS den Flugverkehr noch nicht als eines seiner wichtigsten Themen – es gab genug anderes zu tun: Verkehrssicherheit, Emissionen, Geschwindigkeitsbeschränkung. Ab 1989 wurden die Bedrohungen des Flugverkehrs jedoch zum konkreten Thema für den VCS, er widmete der Frage eine eigene Abteilung. Der Verband war durch die rasend schnelle Zunahme des Flugverkehrs beunruhigt und unterstützte schon ab 1999 die Einführung einer Flugticketabgabe. Eine Forderung, die wenig Gehör fand, aber der VCS liess nicht locker und bekräftigte sein Begehren in den folgenden Jahren immer wieder – bis heute.

Der Flugverkehr wurde zu einem immer zentraleren Thema der Verkehrspolitik, doch der Kampf spielte sich auf regionaler Ebene ab, namentlich durch Anwohnervereinigungen. Um deren Anliegen beim Bund Gehör zu verschaffen, machte der VCS 2016 bei der Gründung der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) mit. Sie kämpft insbesondere für die Einführung einer Flugticketabgabe sowie die Begrenzung der Lärmbelastung, der VCS führt das Sekretariat. ■

1989

Der VCS gründet eine **Abteilung für Flugverkehr**



Der VCS unterstützt eine **Abgabe auf Flugtickets**

1999

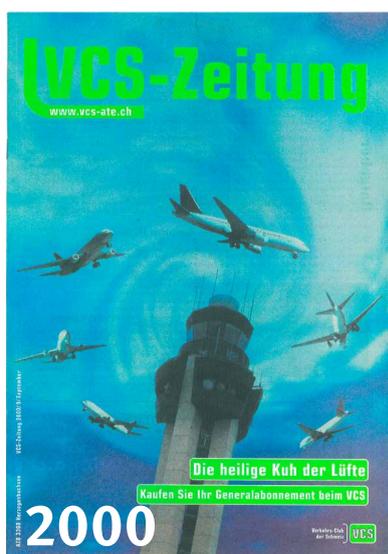


2019

Im März reicht die Koalition KLUG ihre Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!» ein, die eine Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte fordert.

2002

Gemeinsamer Kampf mit den lärmgeplagten Flughafen-Anwohnerinnen und Anwohnern in Zürich und Genf



Der VCS widmet ein Magazin der Frage des Flugverkehrs und seinen Folgen für die Umwelt. Er fordert die Einführung einer freiwilligen Flugticketabgabe, deren Einnahmen Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien finanzieren sollten.

LISA MAZZONE, VCS-Vizepräsidentin: «Im Zug reisen: zuschauen, wie die Landschaft am Fenster vorbeizieht, unbekannte Ecken der Schweiz und Europas entdecken. Der Einsatz des VCS für ein erstklassiges Bahnangebot ist von zentraler Bedeutung, um solche Reisen für alle zu ermöglichen!»

Die Klimaschutzengel fordern eine **Flugticketabgabe**

2018

Der VCS übergibt die **Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!»** zusammen mit KLUG

2019



1979

1985

Erster grosser Aufruf zum Autoteilen scheitert

Die Strasse den Velos: Seit 1980 findet jährlich im Juni ein nationaler Velotag statt. Im Bild: Velotag 1983 in Bern.

Bei der Gründung der Mobility Genossenschaft standen 17 400 Kundinnen und Kunden 760 Autos zur Verfügung. Heute ist die rote Flotte in allen Gemeinden mit über 10 000 Einwohnenden präsent.

1997

Gründung der Mobility Genossenschaft



© Mobility Genossenschaft

1997



© VCS

1982

Der VCS bringt Velokarten auf den Markt – die erste erscheint 1982.

Erste autofreie Siedlung in der Schweiz: Burgunder in Bern

2011

2013

Aufbau der Plattform autofrei/autoarm Wohnen

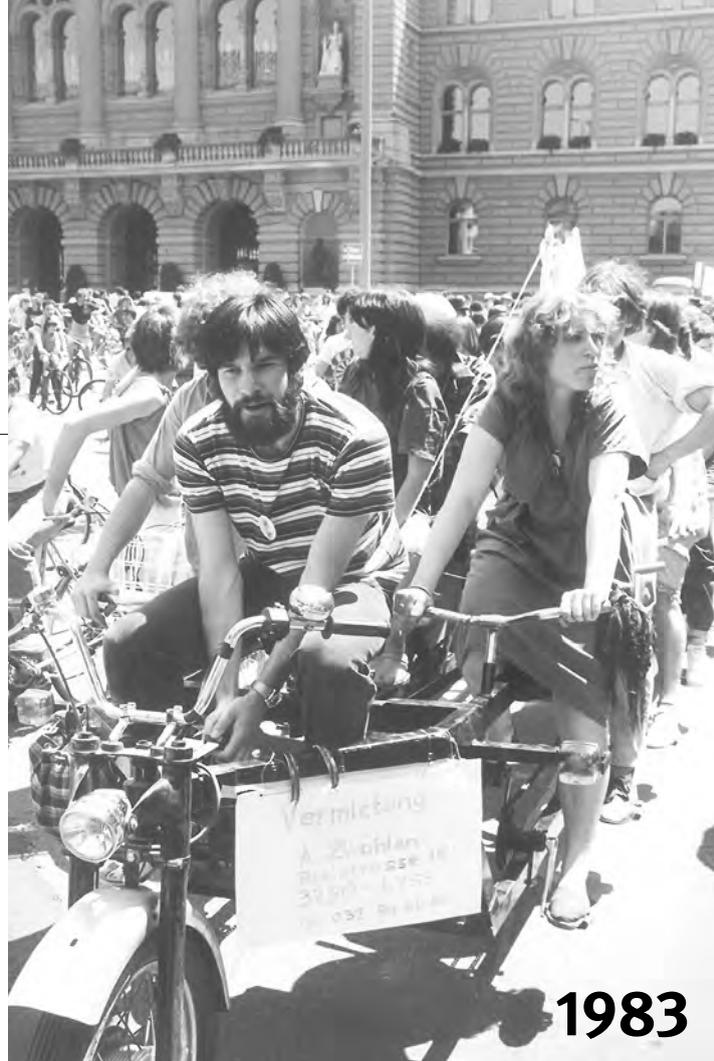
Für eine Schweiz mit weniger Autos ...

Heute hat die Hälfte der Haushalte in grösseren Schweizer Städten kein eigenes Auto – viele davon aus Überzeugung. Das war in den 70er-Jahren ganz anders: Trotz der – bereits bekannten – Umweltaspekte teilte meist nur ein Auto, wer sich kein eigenes leisten konnte. 1985 blieb der erste grosse Aufruf des VCS zum (privaten) Autoteilen ohne Erfolg. Erst als 1997 ShareCom und die Auto-Teilet-Genossenschaft zur Mobility Genossenschaft fusionierten, gelang dem Car-sharing in der Schweiz der Durchbruch. Wohl auch dank der

Digitalisierung, denn tatsächlich klingen die Berichte von anno dazumal über telefonische Absprachen und physische Schlüsselübergaben umständlich.

Ein zentraler Punkt im Kampf gegen den motorisierten Individualverkehr ist die Parkplatzbewirtschaftung. Dank zahlreicher Einsprachen, auch durch die VCS-Sektionen, konnten in den letzten 40 Jahren geplante Parkplätze reduziert und bestehende bewirtschaftet werden – etwa bei Einkaufszentren.

2019



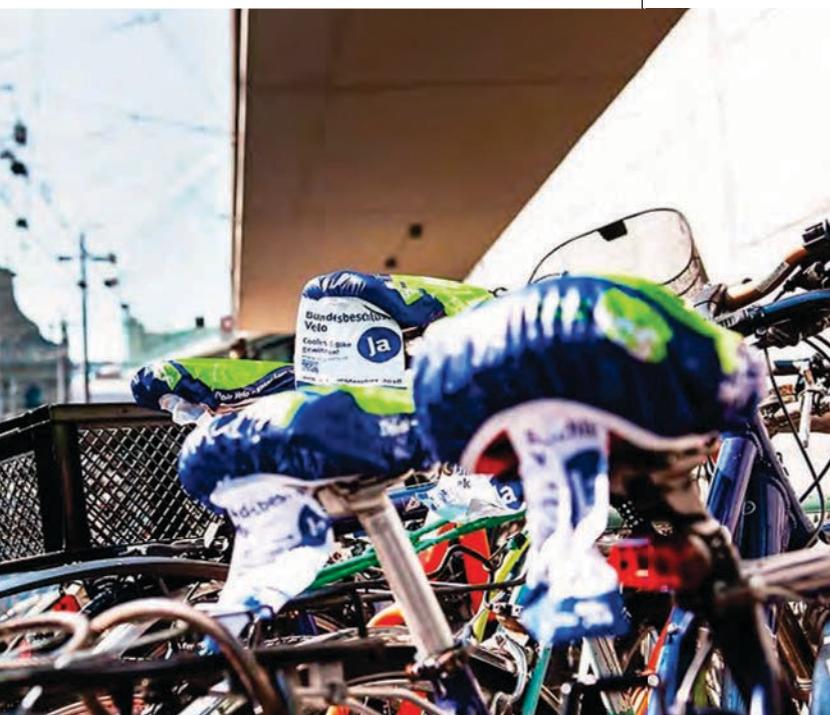
© Dominique Uffry

2018



1983

Vorläufiger Höhepunkt im Einsatz für den Veloverkehr: Das Volk sagt Ja zum Bundesbeschluss Velo und dieses bekommt seinen Platz in der Verfassung.



Seit 1989 ist es verboten, Autos auf dem Trottoir zu parkieren. Trotzdem halten sich viele nicht daran. Der VCS bietet seinen Mitgliedern «Trottoirparkierkärtli» an, die Automobilisten ans Fahrzeug gesteckt werden können.

© VCS Sektion Bern

... und mehr Velofahrenden

Gerade bei kurzen Strecken kein Geheimnis: Das Velofahren und das Zufussgehen sind schneller und günstiger als das Autofahren. Für den VCS ist darum klar, dass es mehr und bessere Veloinfrastruktur braucht – der Veloverkehr muss dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr in der Planung gleichgestellt werden. 1980 versammelten sich Velofahrende in der ganzen Schweiz zum ersten nationalen Velotag. 35 Jahre später gehörte der VCS zu den Mitinitianten der Velo-Initiative. Das jahrzehntelange Engagement fürs Velo gipfelte im vergangenen Jahr in der Annahme des Bundesbeschlusses Velo. Nicht ohne Grund unterläuft noch heute einigen der Irrtum, VCS stehe für Velo-Club der Schweiz. ■

DANIEL LEUPI, Zürcher Stadtrat und ehem. VCS-Vorstandsmitglied «Fuss- und Veloverkehr sind die idealen Verkehrsmittel im urbanen Raum. Der VCS war und ist ein unverzichtbarer Anwalt im politischen Kampf für sichere, durchgehende Routen.»



2014

© Nelly / J&G

Autoarme und autofreie Siedlungen scheitern oft an der Parkplatz Erstellungspflicht. Der VCS setzt sich dafür ein, dass es in Zukunft mehr davon gibt – im Bild die Siedlung Kalkbreite in Zürich.

1999
Der VCS zeigt in einer Broschüre, wie Velos **sicher durch Kreisel** fahren

2006
«Wenn Kinder Räder bekommen» – ein **Ratgeber** für Eltern erscheint

Lancierung der **Velo-Initiative** **2015**

Das Volk sagt Ja zum **Bundesbeschluss Velo** **2018**

2019

1979

1980
Erster **nationaler Velotag**

1982
VCS-Velokarten

Mobilisierung vor dem Autosalon für Strassenverkehrstopfer im Kindesalter

1980

1981

Gründung der Mitfahrzentrale

1985

«Fussgänger-freundlich» ist die erste grosse VCS-Sensibilisierungskampagne

1980



Der VCS lanciert die schweizweite Kampagne «Sicher zu Fuss». Sie sensibilisiert alle Verkehrsteilnehmenden und fördert den gegenseitigen Respekt. «Habe ich auf dem Fussgängerstreifen Vortritt?» – das Maskottchen der Kampagne beantwortet alle Fragen, die man ihm stellt.



Die vom VCS für Seniorinnen und Senioren angebotenen Kurse fördern deren Unabhängigkeit; Sie lernen beispielsweise, Billettautomaten der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu bedienen.

Ein Augenmerk auf die Verletzlichsten

2011

Lancierung der Kampagne «Sicher zu Fuss»

Der VCS setzt sich für die Sicherheit und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden ein und hat ein besonderes Augenmerk auf die verletzlichsten unter ihnen. Von allem Anfang an kämpfte er für mehr Platz für die Kinder und stellte sie ins Zentrum der Debatte – entgegen der damals herrschenden Meinung, sie hätten sich dem Verkehr anpassen. Mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen machte er auf die prekäre Situation der Kinder aufmerksam.

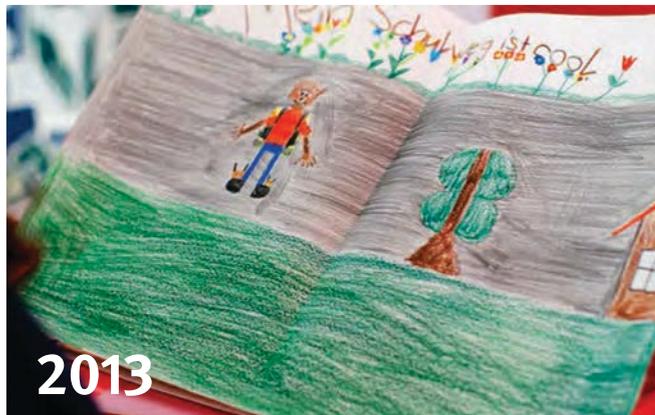
Ab 1981 organisierte er einen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung und Senioren und hat damit einen beträchtlichen Erfolg: 1983 liessen sich von 197 Anfragen, die beim Radio eingingen, 110 erfüllen. Das Bewusstsein dafür,

wie wichtig es ist, Seniorinnen und Senioren in die Gestaltung und Entwicklung von Verkehrsangeboten einzubinden, führte zu verschiedenen Sensibilisierungskampagnen. Der VCS organisiert auch Kurse, um diesen Teil der Bevölkerung zu unterstützen, mobil zu bleiben.

«Wir sind alle Fussgänger», rief der VCS bei der Lancierung der Aktion «Fussgänger-freundlich» 1985 in Erinnerung. Es handelte sich dabei um die umfangreichste VCS-Kampagne der ersten sechs Jahre. 2011 folgte eine weitere Sensibilisierungskampagne mit der Kampagne «Sicher zu Fuss», die schweizweit auf grosses Echo stiess. Diesem Thema hat sich der VCS im Lauf der letzten vier Jahrzehnte in aller Konsequenz gewidmet. ■

2019

Vier Schulklassen treffen sich vor dem Genfer Autosalon zu einer symbolischen Versammlung aller jährlich von einem Verkehrsunfall betroffenen Kinder.



2013

Im Rahmen der Aktionswochen «Walk to school» gehen tausende Kinder zu Fuss zur Schule oder in den Kindergarten. In diesem Jahr animiert ein Wettbewerb sie dazu, ihren Schulweg zu zeichnen.



1985

«Fussgänger-freundlich» ist die bis dahin grösste Sensibilisierungskampagne des VCS. Sie führt vor Augen, wie wichtig es ist, die Fussgängerinnen und Fussgänger im Verkehr wahrzunehmen und ihnen genügend Platz zuzugestehen – und vermittelt Empfehlungen für mehr Sicherheit.



2018



1999

Der VCS organisiert im Rahmen der Kampagne «Platz da!» eine Ausstellung. Dabei wird ein Riesenauto aufgestellt, das die Perspektive der Kinder im Verkehr erlebbar macht.

Fokus Schulweg

Der VCS setzt sich für attraktive und sichere Schulwege ein, die zu Fuss statt mit dem Elterntaxi zurückgelegt werden. 1999 weihte er die erste Pedibus-Linie ein. Das Projekt ist ein Riesenerfolg: 20 Jahre später gibt es über 300 Linien in der ganzen Schweiz. Die Aktion «Walk to school» motiviert die Jüngsten, zwei Wochen lang zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule zu gehen. Seit der ersten Durchführung 2011 haben fast 50 000 Kinder daran teilgenommen.

Mit seinen Erfahrungen und Kompetenzen im Hinblick auf sichere Schulwege arbeitet der VCS mit Schulen, Eltern, Polizeien und Gemeinden zusammen. Er bietet Mobilitätsanalysen rund um Schulstandorte und massgeschneiderte Lösungen an, die sich unter der Bezeichnung «Mobilitätskonzept Schule» einen Namen machen. ■

Seit 1999 gehen die Kinder dank des Pedibusses sicher zu Fuss zur Schule; immer wieder kommen neue Projekte dazu. So hat der Pedibus von Gland VD 2018 eine generationenübergreifende Linie organisiert, bei der zwei Seniorinnen aus dem Quartier die Kinder begleiten.

1999

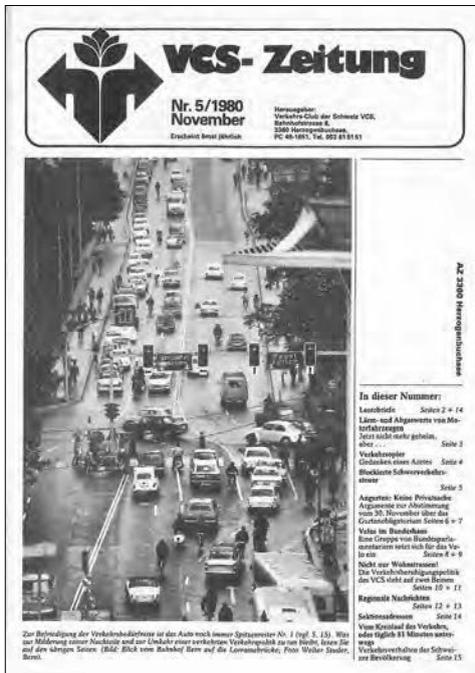
Erste **Pedibus-Linie** in der Westschweiz

2011

Erste «**Walk to school**»-Aktionswochen

Erstes **Mobilitätskonzept Schule** der Deutschschweiz, in Pratteln

2019

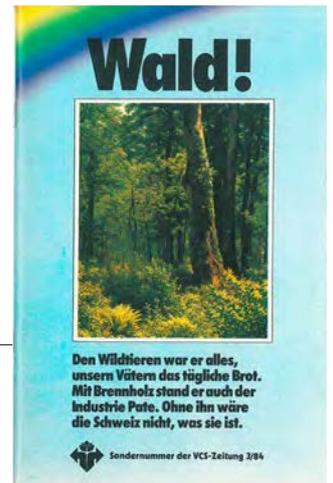


1980

Die erste VCS-Zeitung erscheint im Oktober 1979. Auf der Titelseite ist ein Kind abgebildet, das bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt worden war – wir zeigen hier deshalb lieber die Nummer 5/1980 mit einem Foto des bekannten Berner Fotografen Walter Studer.

1984

Einmal pro Jahr gibt die VCS-Redaktion eine Sondernummer heraus – 1984 zum damals hochaktuellen Thema Waldsterben.



Von der Zeitung zum Magazin

Das Magazin gehört untrennbar zum VCS. Das «offizielle Publikationsorgan» ist erstmals im Oktober 1979 erschienen – die «VCS-Zeitung» war ebenso nüchtern wie ihr Name. 1990 platzierte die Redaktion einen Aufruf: «Wer kennt einen besseren VCS-Zeitungs-Namen?». Offenbar verlief er im Sand, denn erst 2001 wechselte das Magazin seinen Namen zu «Leonardo».

Sieben Jahre später wurde daraus das «VCS-Magazin» – auch wenn im oben erwähnten Inserat zu lesen war: «Die VCS-Zeitung ist per Definition keine Zeitung, sondern eher ein Magazin. «VCS-Magazin» ist aber ebenso trocken und banal wie «VCS-Zeitung.» Wir von der Magazin-Redaktion finden übrigens nicht, dass das stimmt. Aus der einstmals bitterernsten Zeitung ist ein farbenfrohes Magazin geworden, in dem nebst verkehrspolitischen Aktualitäten auch informative Hintergrunddossiers oder spannende Reise-geschichten Platz finden.



2001

Neuer Name, neues Format, neues Layout: Von 2001 bis 2007 erscheint «Leonardo».



2009

Als Gegengewicht zur Auto-Umweltliste, der ersten Ausgabe des VCS Magazins des Jahres, erscheint das «Supplément Velo».



2008

Aus «Leonardo» wird das VCS-Magazin.