

## Wichtige Verkehrsinfos

### Tour de Suisse in Küssnacht

**Rund um die Tour de Suisse in Küssnacht kommt es Mitte Juni zu verschiedenen Sperrungen von Plätzen und Strassen. Damit Sie sich auf die temporären Behinderungen gut einstellen können, publizieren wir nachfolgend eine Übersicht.**

**Gesperrte Plätze und Strassen** *Freitag, 13. Juni (7.00 bis 24.00 Uhr)* – Seeplatz – Unterdorf

*Samstag, 14. Juni (ganztäglich)* – Seeplatz, Unterdorf, Hauptplatz – Bahnhofstrasse (ab 7.30 Uhr)

*Sonntag, 15. Juni (ganztäglich)* – Seeplatz, Unterdorf, Hauptplatz – Bahnhofstrasse und Artherstrasse (ab 6.00 Uhr)

*Montag, 16. Juni (0.00 bis 12.00 Uhr)* – Seeplatz, Unterdorf, Hauptplatz

**Eingeschränkt befahrbare Strassen (Freitag bis Sonntag)** – Hauptplatz, Bahnhofstrasse, Oberdorf, Grepperstrasse: zeitweise gesperrt, Zufahrt für Anwohnerinnen und Anwohner teilweise möglich – Quaistrasse, Luzernerstrasse, Chli-Ebnet/Luterbach, Zugerstrasse: nur für Anwohnerinnen und Anwohner oder mit Ausnahmegenehmigung

**Temporäre Rennstreckensperrungen (während des Rennbetriebs, durch Verkehrsdienst geregelt)**  
– Artherstrasse – Zugerstrasse – Landi-Kreisel – Nordstrasse – Baer-Kreisel – Südumfahrung



Die Flaggen sind gehisst wie hier an der Bahnhofstrasse. Küssnacht freut sich auf den Empfang des Tour-de-Suisse-Trosses.



– Hauptstrassen Richtung Meggen und Greppen

### Gesperrte Parkplätze

*Freitag (7.00 bis 24.00 Uhr)* – Astrid-Kapelle, Hafen/Litzi, Lindenhofwiese, Monséjour, Pfrundhaus

*Samstag und Sonntag (ab 06.00 Uhr)*

- zusätzlich: Bergweg, Friedhof, Ebnet, Rigihalle, Chli-Ebnet, Luterbach, Hohle Gasse

- Sonntag zusätzlich: Migros, Coop

*Montag (0.00 bis 12.00 Uhr)*

- Monséjour, Pfrundhaus

**Detaillierte Information zur Tour de Suisse 2025 in Küssnacht:** <https://tdsk.ch>

## Unterschiede im Vergleich zu damals

### Tour de Suisse

**1999 war Küssnacht bereits Etappenort der Tour de Suisse. Seither hat sich im Radrennsport viel verändert. Kurt Betschart, Co-Projektleiter des hiesigen Tour-de-Suisse-OKs, gibt Einblicke in die Veränderungen der Radsport-Welt.**

*Von Patrick Caplazi*

Gäbe es Zeitreisen, wäre ein Vergleich zwischen der Tour de Suisse in Küssnacht anno 1999 und der diesjährigen Ausgabe in gut zwei Wochen extrem spannend. Könnte man die Velos und die Ausrüstungen der Profis von damals und heute vergleichen, würden einem schnell viele Veränderungen auffallen. Beispiel Aerodynamik: «Hier wurden extreme Fortschritte gemacht. Früher fuhr man noch mit luftigen Trikots, wo ab und zu noch etwas flatterte. Jetzt ist alles enganliegend. Die Trikots sind so hergestellt, dass die Luft geschmeidig über den Stoff strömen kann», sagt Kurt Betschart, Co-Projektleiter des hiesigen Tour-de-Suisse-OKs. Der Radsportorganisator und ehemalige Profi-Radsportler (siehe Kasten) sieht auch grosse Veränderungen bei den Helmen.

### Technische Änderungen

In den letzten 26 Jahren gab es bei den Rennrädern enorme Veränderungen. Statt Felgenbremsen wurden Scheibenbremsen eingeführt. Kabel sind heute im Innern der Lenker und Rahmen verlegt. Die Schaltung erfolgt elektronisch und ist mit Bluetooth vernetzt. Der Fahrer sieht am Display des Computers seine Leistung in Watt, den Puls, Pedalumdrehungen und mehr. Heute sind die Rennfahrer mit Trackern ausgerüstet und können jederzeit geortet werden. Per Funk sind die Fahrer mit ihren Teamleitern verbunden. Funk gab es schon damals. Er ist aber ein wichtiges Kommunikationsmittel und deshalb erwähnenswert. «Es geht nicht nur darum, den Fahrern mitzuteilen, wo sie sich im Rennen befinden sollen und wer wo angreift. Sie erhalten per Funk auch Hinweise auf knifflige Strassenabschnitte, wie etwa bei Abfahrten oder scharfen Kurven», sagt Kurt Betschart. Die Fahrer haben die Stöpsel nonstop im Ohr. Auf Brusthöhe können sie einen Schalter drücken, wenn sie etwas mitteilen wollen. Ein Fahrer sagt beispielsweise, dass er da vorne kurz anhalte, um auszutreten. Die anderen Teammitglieder wissen dann, dass sie etwas warten müssen, um ihn ins Feld zurückzuführen. Ein weiteres Beispiel: Per Funk wird jemand aufgefordert, beim Mannschaftswagen Regenjacken zu holen und sie dann vorne den Teamkollegen zu verteilen.

### Ernährung und Mentales

Auch bei der Verpflegung hat sich vieles verändert. 1999 gab es zur Stärkung etwa ein Steak oder Rindsfilet. «Heute weiss man viel besser Bescheid, was dem individuellen Körper gut tut und was nicht. Ernährungsberater, Ärzte und Mentalcoaches helfen mit, biomechanisch wird auch alles ausgereizt», so Betschart. Früher gab es ein paar Betreuer, heute stehen in einem Team mit 25 bis 30 Rennfahrern 100 weitere Leute auf der Lohnliste. «Alles wird auf die Spitze getrieben.»

**«Es ist nicht nur ein bisschen Velofahren. Das ist ein 42-Stunden-Job.»**

*Kurt Betschart Co-Projektleiter TdS Küssnacht*

### Tour de Suisse von Seite 1



Vor einem Vierteljahrhundert wurde noch anders <gegümmelt>.  
Foto: <FS>-Archiv

### Kurt Betschart

cp. Kurt Betschart startete zweimal bei der Tour de Suisse, legte aber seinen Schwerpunkt in der Folge auf die Bahn. Ab 1992 nahm er gemeinsam mit Bruno Risi an Sechstagerennen teil. Bis 2006 errangen Risi und Betschart 37 Sechstage-Siege und halten damit den Rekord. 2006 gab Kurt Betschart seinen Rücktritt bekannt. Später war er unter anderem Technischer Direktor der Tour de Suisse. Seit 2022 leitet er die Brunnen Schwyz Marketing AG, die touristische Marketingorganisation für die Erlebnisregion Mythen.



ein anderes Velo zusammengestellt – mit für die Strecken angepassten Übersetzungen, dickeren oder dünneren Reifen, idealen Felgen ... Auch die Trainings und die Rennvorbereitungen haben sich verändert. «Früher stieg man zum Trainieren sieben, acht Stunden aufs Velo. Heute gibt es zusätzlich Physiotherapie und Krafttraining.» Heute sind die Fahrer polysportiver. Zudem müssen sie mit Social Media umgehen können und sich dafür Zeit nehmen. «Es ist nicht nur ein bisschen Velofahren. Das ist ein 42-Stunden-Job», betont Betschart. Früher hiess es: «So Kollegen, jetzt wird eine halbe Stunde eingefahren.» Heute weiss der Leistungsdiagnostiker, wer wie viel einfahren und wer nach dem Rennen wie lange ausfahren muss, um Laktat in den Muskeln abzubauen. Jeder Körper ist anders und das wird berücksichtigt.