



## **Transports et déplacements pendant l'Euro 2008 Un modèle de planification pour les grands événements**

L'EURO 2008 sera la plus grande compétition sportive jamais organisée en Suisse. L'organisation des transports et des déplacements a donné lieu à une planification sans précédent, dans ce domaine. Les expériences faites lors des championnats du monde organisés en Allemagne ont démontré la nécessité de transférer le plus de trafic possible sur les transports publics. Les organisateurs font aussi la part belle à la mobilité douce. En matière de répartition modale, pendant les matchs, un transfert modal de 80% des visiteurs payants sur les transports publics est attendu dans le trafic régional, et de 60 % dans le trafic longue distance. Le billet d'entrée au match pourra être utilisé pendant 36 heures comme titre de transport sur l'ensemble du réseau des transports publics suisses. (langue : français, allemand, anglais)

Pour plus d'informations :

DETEC

<http://www.bav.admin.ch>

UEFA

<http://fr.euro2008.uefa.com/countries/organisation/transport/index.html>

Suisse Tourisme

[http://www.switzerland.com/fr.cfm/euro\\_2008](http://www.switzerland.com/fr.cfm/euro_2008)

CFF

<http://mct.sbb.ch/mct/fr/euro08.htm>

Ecosport

<http://www.ecosport.ch/fr>

## **Organisation des Verkehrs während der EURO 2008 Ein Beispiel für die Planung von Grossanlässen**

Die EURO 2008 ist die grösste je in der Schweiz durchgeführte Sportveranstaltung. Die Erfahrungen anlässlich der Fussball-Weltmeisterschaft in Deutschland zeigen, dass eine grösstmögliche Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr nötig ist. Während der EURO 2008 will man in der Schweiz bei den zahlenden Besuchern an den Spieltagen einen ÖV-Anteil von mindestens 80% im Nahverkehr und mindestens 60% beim Fernverkehr erreichen. Das Stadionticket gilt während 36-Stunden als Fahrkarte auf dem gesamten schweizerischen ÖV-Netz. (Sprachen: de, en, fr)

Weitere Informationen:

BAVI

<http://www.bav.admin.ch>

UEFA

<http://de.euro2008.uefa.com/countries/organisation/transport/index.html>

Schweiz Tourismus

[http://www.switzerland.com/de.cfm/euro\\_2008](http://www.switzerland.com/de.cfm/euro_2008)

SBB

<http://mct.sbb.ch/mct/euro08.htm>

Ecosport

<http://www.ecosport.ch/>

# Verkehrskonzept für die UEFA EURO 2008

Version 3.0

Herausgeber      Teilprojektleitung Infrastruktur und Verkehr Öffentliche Hand UEFA EURO 2008  
unter Mitwirkung des Bundes, der Kantone, der Host Cities und des Büros Infrac

Erstellungsdatum      27. April 2007

Version      3.0

## Inhaltverzeichnis

<b>1</b>	<b>Management Summary</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>5</b>
2.1	Ausgangslage und übergeordnete Organisation.....	5
2.2	Auftrag Teilprojekt „Infrastruktur und Verkehr“ (TP 02).....	5
2.3	Verkehrskonzept: Ziel und wichtigste Massnahmen .....	6
<b>3</b>	<b>Übergeordnete Themen</b> .....	<b>7</b>
3.1	Nachhaltigkeit.....	7
3.2	Mengengerüste .....	7
3.3	Signalisation .....	8
3.4	Verkehrssicherheit .....	9
3.5	Verkehrsinformation .....	9
3.6	Mobilitätsbehinderte .....	10
3.7	Besonderes .....	11
<b>4</b>	<b>Langsamverkehr</b> .....	<b>13</b>
4.1	Fussverkehr .....	13
4.2	Veloverkehr .....	13
<b>5</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>14</b>
5.1	Flexibilität des Angebotes .....	14
5.2	Preise (Ticketsortiment) .....	14
5.3	Fernverkehr.....	15
5.4	Regionaler Personenverkehr (RPV) / Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV).....	17
5.5	Bahnhöfe.....	18
<b>6</b>	<b>Strassenverkehr</b> .....	<b>20</b>
6.1	Parkplatzmanagement .....	20
6.2	Busmanagement.....	21
6.3	Ausnahmebewilligung Nacht- und Sonntagsfahrverbot .....	21
6.4	Verkehrsmanagement.....	22

<b>7</b>	<b>Luftverkehr .....</b>	<b>24</b>
7.1	Luftraum .....	24
7.2	Flughäfen .....	24
7.3	Nachtflugsperr .....	25
<b>8</b>	<b>Operative Organisation während der EURO 2008.....</b>	<b>26</b>
8.1	Nationaler Koordinationsstab Schweiz (NAKOS.ch) .....	26
8.2	Operative Steuerung Bereich Verkehr .....	26
<b>9</b>	<b>Koordination mit Österreich .....</b>	<b>28</b>
9.1	Signalisation .....	28
9.2	Kombi-Ticket .....	28
9.3	Grenzüberschreitende Verkehrsangebote .....	28
9.4	Verkehrsinformation .....	29

## 1 Management Summary

Das Verkehrskonzept behandelt die übergeordneten und auf Bundesebene zu regelnden Themen im Bereich Verkehr. Die darin enthaltenen Massnahmen und Empfehlungen bilden die Grundlage für eine reibungslose und effiziente Abwicklung des Verkehrs während der Fussball-Europameisterschaft (UEFA EURO 2008™ (EURO 2008)). Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für eine nachhaltige und sichere EURO 2008 und leistet einen wichtigen Beitrag an die positive Grundstimmung.

Mit dem Konzept werden folgende Ziele angestrebt:

- Koordination aller Beteiligten im Bereich Verkehr
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Effiziente Lenkung und Bewältigung der zu erwartenden Zuschauer- und Besucherströme

Die wichtigsten Massnahmen dazu sind:

- Institutionalisierung der Zusammenarbeit mit den Verkehrsfachleuten von Bund und Kantonen, der Host Cities (HC), der SBB AG, der Flughäfen und der Euro 2008 SA
- Vorgabe des zu erreichenden Modalsplits von mindestens 60%
- Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Parkierung
- Koordination der Angebote im öffentlichen Verkehr (insbesondere der Nachtangebote)
- Definition einer einheitlichen Signalisation mit hohem Wiedererkennungswert
- Die Kommunikation von statischen und dynamischen Informationen im Bereich Verkehr für die nationalen und internationalen Besucher sowie die Anwohner und Pendler
- Regelung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Teilprojekten
- Regelmässige Aktualisierung der Planwerte (Mengengerüste). Die Feinjustierung erfolgt nach Abschluss der Qualifikationsphase und nach der Gruppenauslosung Anfang Dezember 2007
- Koordination und Abstimmung mit Österreich.

Die eigentliche Umsetzung der Verkehrsmassnahmen erfolgt in den einzelnen Städten und Kantonen sowie durch die öffentlichen Transportunternehmungen, die Flughäfen und das Bundesamt für Strassen ASTRA. Dazu sind mindestens in den Städten sowie bei der SBB eigene Konzepte zu entwickeln, welche die in diesem Konzept erwähnten Themen berücksichtigen.



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage und übergeordnete Organisation

Die Schweiz und Österreich sind im Jahr 2008 gemeinsamer Gastgeber der UEFA EURO 2008. Für beide Länder ist diese Herausforderung neu.

Die EURO 2008 ist die grösste je in der Schweiz durchgeführte Sportveranstaltung und der drittgrösste wiederkehrende Sportanlass der Welt. Das Turnier dauert 23 Tage und umfasst 31 Spiele. In der Schweiz werden vom 7. Juni bis 29. Juni 2008 insgesamt 15 Spiele ausgetragen. In den Städten Bern, Genf und Zürich finden je 3 Vorrundenspiele statt, in Basel werden nebst 3 Vorrundenspielen zusätzlich 2 Viertel- und ein Halbfinalspiel ausgetragen. Die restlichen Spiele – inklusive Final – finden in Österreich statt.

Auf Wunsch der Kantone und der Austragungsorte hat der Bund die Projektkoordination für den Bereich der öffentlichen Hand übernommen und dazu eine Projektorganisation Öffentliche Hand (POÖH) eingesetzt.

Die POÖH

- koordiniert alle operativen Aufgaben im Bereich der öffentlichen Hand und setzt sie gemeinsam mit den Partnern um
- koordiniert die Zusammenarbeit mit dem SFV, der Euro 2008 SA, den privatrechtlichen Partnern und den verantwortlichen Stellen in Österreich.

Die strategischen und politischen Entscheide für sämtliche Leistungen und Massnahmen der öffentlichen Hand zu Gunsten der EURO 2008 fallen in die Kompetenz des Politischen Ausschusses (PA). Der Steuerungsausschuss (STA) bereitet die Entscheidungsgrundlagen zuhanden des PA vor und sorgt für die Umsetzung von dessen Beschlüssen. Seit dem 1. Januar 2007 hat Benedikt Weibel als Delegierter des Bundesrates für die EURO 2008 den Vorsitz des STA.

### 2.2 Auftrag Teilprojekt „Infrastruktur und Verkehr“ (TP 02)

Das TP 02 ist eines von vier Teilprojekten der POÖH und hat einen Koordinationsauftrag für den Bereich Verkehr Schiene/Strasse/Luft. Es befasst sich schwergewichtig mit den konzeptionellen Fragen des Verkehrs.

Die Leitung des TP 02 wurde dem Bundesamt für Verkehr (Projektleitung: Thomas Berner) übertragen. Auf der Grundlage dieses Auftrags koordiniert das TP die Arbeiten auf Stufe Bund und erarbeitet Empfehlungen. Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für eine nachhaltige und sichere EURO 2008 und leistet einen wichtigen Beitrag an die positive Grundstimmung.



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND

### 2.3 Verkehrskonzept: Ziel und wichtigste Massnahmen

Das Verkehrskonzept enthält Vorgaben und Grundlagen zu den übergeordneten und auf Bundesebene zu regelnden Themen im Bereich Verkehr. Die darin enthaltenen Massnahmen und Empfehlungen bilden die Grundlage für eine reibungslose und effiziente Abwicklung des Verkehrs während der Fussball-Europameisterschaft (UEFA EURO 2008<sup>TM</sup> (EURO 2008)).

Mit dem Konzept werden folgende Ziele angestrebt:

- Koordination aller Beteiligten im Bereich Verkehr
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Effiziente Lenkung und Bewältigung der zu erwartenden Zuschauer- und Besucherströme

Die wichtigsten Massnahmen sind:

- Institutionalisierung der Zusammenarbeit mit den Verkehrsfachleuten von Bund und Kantonen, der Host Cities (HC), der SBB AG (als federführende Transportunternehmung), der Flughäfen und der Euro 2008 SA
- Vorgabe des zu erreichenden Modalsplits von mindestens 60%
- Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Parkierung
- Koordination der Angebote im öffentlichen Verkehr (insbesondere der Nachtangebote)
- Definition einer einheitlichen Signalisation mit hohem Wiedererkennungswert
- Die Kommunikation von statischen und dynamischen Informationen im Bereich Verkehr für die nationalen und internationalen Besucher sowie die Anwohner und Pendler
- Regelung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Teilprojekten
- Regelmässige Aktualisierung der Planwerte (Mengengerüste). Die Feinjustierung erfolgt nach Abschluss der Qualifikationsphase und nach der Gruppenauslosung Anfang Dezember 2007
- Koordination und Abstimmung mit Österreich.



## 3 Übergeordnete Themen

### 3.1 Nachhaltigkeit

Die Reisetätigkeit (insbesondere An- und Abreise) der Gäste stellt im Verkehrsbereich die grösste Umweltbelastung dar. Damit die Umwelt- und Ressourcenbelastung der gesamten EURO 2008 tief gehalten werden kann, sind auf Gesamtprojektleitungs-Ebene klare inhaltliche und organisatorische Anforderungen zu definieren. Es ist das Ziel, diese Anforderungen im Rahmen konkreter Aktionspläne umzusetzen und mit Kontrollmechanismen zu überprüfen. In diesem Zusammenhang hat das BASPO bereits im August 2005 im Rahmen des Mehrjahresforschungsprogrammes "Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit im Sportsystem Schweiz" das Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern mit der Leitung des Projektes 6 "Effekte der EURO 2008 auf die nachhaltige Entwicklung" betraut.

Die Massnahmen betreffen alle Bereiche der Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch und sozial). Die Umsetzung konkreter Massnahmen im Bereich Nachhaltigkeit obliegt den Kantonen und Gemeinden zusammen mit dem Veranstalter. Mit der Mitfinanzierung des Kombi-Tickets in der Form eines „EURO-GA“ (siehe Ziffer 5.2) leistet der Bund einen wesentlichen Beitrag.

Der Bereich Verkehr liefert den mit Abstand grössten Beitrag an die ökologische Nachhaltigkeit. Dabei stehen insbesondere folgende Aspekte und Massnahmen im Vordergrund:

- höchstmöglicher Anteil an Öffentlichem Verkehr und an Langsamverkehr
- Konzentration des motorisierten Individualverkehrs am Siedlungsrand (mit P+R-Möglichkeiten im Bereich der Einfallsachsen)

Als Nachhaltigkeitsziel sind folgende Modalsplits anzustreben:

- Anteil des ÖV/LV beim ‚Hauptanreiseweg‘ am Spieltag bei den zahlenden Besuchern (d.h. ohne Offizielle, etc.): mindestens 60%<sup>1</sup>
- Im Nahverkehr rund um das Stadion: Modalsplit (ÖV & LV) mindestens 80% (inkl. Shuttles)

### 3.2 Mengengerüste

Um eine gemeinsame Planungsgrundlage zu erhalten, hat das TP 02 Mengengerüste für die Stadionbesucher und für die Besucher im Bereich Public Viewing erstellt (vgl. Anhänge 1 und 2). Daraus lassen sich die für die Planung relevanten Verkehrsströme abschätzen. Die Mengengerüste werden nach der Gruppenauslosung im Dezember 2007 - und damit in Kenntnis der teilnehmenden Nationen - aktualisiert.

---

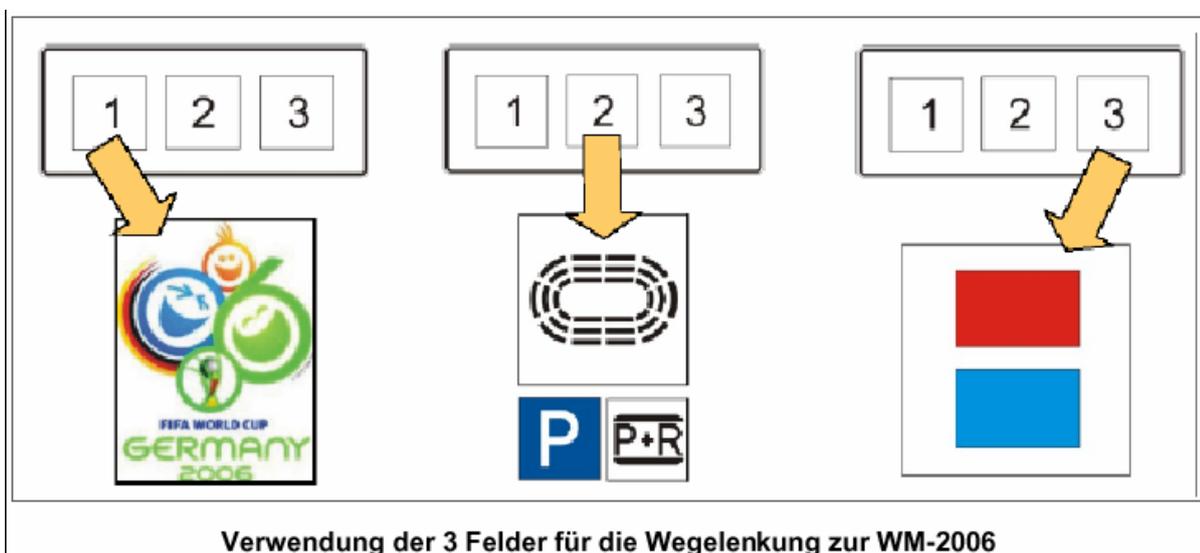
<sup>1</sup> Diese Vorgaben beruhen auf den Ergebnissen der Abschätzungen zu den Verkehrsmengen und dem Modalsplit im Falle einer starken ÖV-Förderung (siehe Anhang 1). Demnach kann unter sehr positiven Voraussetzungen (u.a. Einführung Kombi-Ticket) ein Modalsplit von rund 60% zugunsten des ÖV/LV erreicht werden.

### 3.3 Signalisation

Ein einheitliches Signalisationssystem ist unverzichtbar. Der Bund nimmt bei der Definition des Systems eine Koordinationsrolle ein und erarbeitet übergeordnete Vorgaben. Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmer effizient zu lenken.

Erforderlich ist dazu ein durchgängiges Farb- / Nummerierungssystem in Kombination mit dem Ticketing analog des Systems, welches sich an der WM 06 bewährt hat. In Deutschland wurde konsequent ein dreiteiliger Aufbau der Signale verwendet (siehe Abbildung):

1. Logo der Veranstaltung
2. Piktogramme der Zielorte
3. Farbtrennung



Ein farbliche Trennung der Fanggruppierungen analog der WM 06 ist an der EURO 2008 nicht realisierbar, da mit der vorgesehenen Farbtrennung in den Stadien immer in einem Farbbereich mindestens zwei Fanggruppierungen sitzen werden. Zudem verfügen die Besucher der Public Viewings über keine Eintrittstickets und somit auch über keinen Hinweis zur Verwendung von allfälligen „Farbcodes“.

Die Produktion und Finanzierung der Signalisationsschilder ist Sache des Veranstalters (Euro 2008 SA). Die Details sind noch zu vereinbaren. Die Montage/Demontage auf den Verkehrsachsen sowie in den Bahnhöfen und Flughäfen erfolgt einmalig durch den jeweiligen Infrastrukturbetreiber resp. -betreiber (z.B. ASTRA auf Nationalstrassen) oder in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter. Weiter sind die vorhandenen Signalisations- und Verkehrslenkungssysteme optimal zu nutzen und nach Möglichkeit mit einzubeziehen.

Um die Orientierung für die Gäste zu erleichtern, ist eine enge Abstimmung mit Österreich erforderlich.

### 3.4 Verkehrssicherheit

Die Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheit werden in enger Zusammenarbeit zwischen dem TP 01 und dem TP 02 koordiniert. Die Polizeikorps der Kantone und Städte sowie das Grenzwachtkorps und die Bahnpolizei (SBB) setzen die Massnahmen um.

Für folgende Schnittstellenthemen liegt die Verantwortung beim TP 01 (nicht abschliessend):

- Fahrtrouten der Blaulichtorganisationen/Rettungsachsen;
- Notfallrouten;
- Helikopterlandeplätze für Rettung;
- Routen für Lotsendienst;
- Einsatz der Verkehrspolizei (Organisation von Autokorsos, etc.);
- Vorgehen bei Unfällen, Staus, etc;
- Platzbedürfnisse im Stadionbereich für Feuerwehr, Sanität, Polizei;
- Sicherheit in den Zügen;
- Je nach Bedrohungslage Sicherung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Nutzung von Bahnhöfen und Streckengeleisen sowie Flughäfen ist zu gewährleisten. Allfällige Sperrungen oder Einschränkungen sind nur in Absprache mit dem jeweiligen Infrastrukturihaber resp. -betreiber und unter Einbezug des TP 02 möglich.

### 3.5 Verkehrsinformation

Die nationalen und internationalen Besucher sind vor dem Reiseantritt (pre-trip) und während der Reise (on-trip) mit geeigneten Medien ausführlich über den Bereich Verkehr zu informieren. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Verkehrsinformationen für alle Verkehrssysteme (v.a. Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) konsistent aufgearbeitet werden.

Die WM 06 hat gezeigt, dass sich rund 50% der Besucher im Voraus via Internet informieren; die übrigen 50% sind auf Informationen vor Ort angewiesen. Das TP 02 geht davon aus, dass diese Werte auch auf die EURO 2008 übertragbar sind.

Weiter sind auch die Anwohner in den Host Cities und die Berufspendler vor und während der Veranstaltung detailliert über allfällige Verkehrsbeschränkungen oder -behinderungen im Zusammenhang mit der EURO 2008 zu informieren.

Folgende Informationsmassnahmen sind vorgesehen:

- **Internet:** Ziel ist eine Internetseite, auf welcher alle für die EURO 2008 relevanten Verkehrsinformationen schweizweit einheitlich und über alle Verkehrsbereiche hinweg verfügbar sind. Von allen Eingangsportalen (Internetseiten der UEFA, der HC, der SBB, der Flughäfen, switzerland.com) gibt es einen direkten Link zu dieser Seite. So ist sichergestellt, dass überall identische Informationen weitergegeben werden können. Aus Kostengründen sind analog des Systems an der WM 06 die bestehenden Informationstools (z.B. Link auf SBB Fahrplan)



zu integrieren. Auf den Aufbau neuer Systeme ist zu verzichten. Für den Bereich der Nationalstrassen ist eine enge Abstimmung mit der Verkehrsmanagementzentrale der Schweiz (VMZ-CH) sicherzustellen.

- **Hotline:** Die bereits bekannte Telefonnummer 163 von Viasuisse kann als Verkehrshotline genutzt werden. Eine Ergänzung des Angebotes mit zusätzlichen Sprachen ist zu prüfen.
- **Informationen vor Ort:** Dieser Bereich besteht aus zwei Komponenten:
  - **Signalisation:** Eine wichtige Hilfe zur Orientierung liefert eine leicht verständliche und einheitliche Signalisation. Sie ist eine wichtige Komponente der Verkehrsinformation vor Ort (vgl. Ziff. 3.3).
  - **Infopoints:** Zentrale Informations- und Helpdesks sowohl in den Bahnhöfen und Flughäfen als auch in den HC's selbst dienen als wichtige Anlaufstellen für die Informationsbeschaffung vor Ort. Die Infopoints sind m.E. eine wichtige Komponente für ontrip Informationen. Sie müssen daher regelmässig mit aktuellen Verkehrsinformationen versorgt werden können. Diese Versorgung ist sicherzustellen (= technische Anforderung an die Infopoints). Nebst Verkehrsinformationen müssen an diesen Infopoints auch allgemeine Informationen zum Turnier und den einzelnen HC's angeboten werden. Idealerweise sind diese Infopoints jeweils durch Vertreter aus den Bereichen Verkehr, HC und Turnierorganisation besetzt. Verantwortlich für den Betrieb dieser Infopoints sind die Transportunternehmungen, die HC oder die Turnierorganisation (je nach Standort). Hier besteht eine wichtige Schnittstelle zum Welcome-Konzept des TP 03.
- **Radio:** Das Radio nimmt primär im Bereich der On-Trip-Information eine wichtige Rolle ein. Aktuelle Verkehrsinformationen können im Rahmen der bestehenden und bekannten Sendegeräte an die Gäste weitergegeben werden. Auch hier stellt sich – analog zur Hotline – die Frage der Ergänzung des Angebots mit Informationen in den Sprachen der jeweils an den einzelnen Tagen spielenden Nationen (lässt sich z.B. mit kulturellen Hintergrundberichten zu den einzelnen Ländern gut verbinden).
- **Booklet zu Ticket:** Mit dem Versand der Tickets wird dem Ticketkäufer auch ein Booklet (ein Booklet pro Bestellung) mit umfassenden Informationen zum und rund um das Turnier zugestellt. In diesem Booklet sind auch verkehrsrelevante Informationen zu platzieren.
- **Koordination mit Österreich:** Zwischen Viasuisse und dem Verkehrsinformationsdienst von Ö3 besteht bereits eine institutionalisierte Zusammenarbeit. Dadurch ist sichergestellt, dass Informationen, welche für den grenzüberschreitenden Verkehr massgebend sind, rechtzeitig bekannt sind. Eine weitere Koordination ist aus heutiger Sicht nicht notwendig.

### 3.6 Mobilitätsbehinderte

Gestützt auf das „Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen“ (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 besteht für den Bereich des öffentlichen Verkehrs die „Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs“ (VböV) vom 12. November 2003 sowie die "Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentli-



chen Verkehrs" (VAböV) vom 22 Mai 2006. In der VböV und der VAböV ist unter anderem festgehalten,

„wie der öffentliche Verkehr zu gestalten ist, damit er den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen (Behinderter) entspricht“.

Zu diesem Zweck bestimmt die Verordnung unter anderem „die funktionalen Anforderungen an die Einrichtungen, die Fahrzeuge und die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs“.

Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs haben den Anforderungen dieses Gesetzes respektive der Verordnungen zu entsprechen.

Das BehiG sieht vor, dass der öffentliche Verkehr bis spätestens 2023 den Bedürfnissen der behinderten Reisenden entspricht. Die Umsetzung dieses gesetzlichen Ziels ist in vollem Gange. Anlässlich der EURO 2008 werden weder Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen noch neue Fahrzeuge beschafft werden. Wo das BehiG bereits realisiert umgesetzt ist, kann sichergestellt werden, dass den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen – vor allem den Gehbehinderten, aber auch den Hör- bzw. Sehbehinderten – entsprochen werden kann. Eine vollständige Umsetzung bis zur EURO 2008 kann jedoch nicht überall garantiert werden.

### 3.7 Besonderes

- **Lehren aus der WM 06 in Deutschland:** Das TP 02 hat die Erfahrungen im Bereich Verkehr anlässlich der WM 06 in Deutschland umfassend analysiert und ausgewertet. Die Lehren daraus wurden gezogen und den Verantwortlichen bereits im Juli 2006 mitgeteilt (vgl. Anhang 3). Wichtigste Erkenntnis ist dabei, dass sich das Public Viewing (Grossleinwände und Events ausserhalb der Stadien) an der WM 06 als neues dynamisches und präventives Element etabliert hat und bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen ist.
- **Absperrungen im Stadionbereich:** Aufgrund der grossen Zuschauermassen, welche sich rund um die Stadien bewegen, ist für einen geordneten und sicheren Ablauf möglichst viel Platz zur Verfügung zu stellen. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Bereiche um die Stadien vor und nach den Spielen für den normalen Verkehr grossräumig gesperrt werden (ca. 4 Stunden vor Spielbeginn bis ca. 2 Stunden nach Spielschluss). Dadurch wird Raum für die sich zu Fuss bewegenden Zuschauer sowie für die offiziellen Fahrzeuge geschaffen. Weiter kann so sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen im Einsatzfall rascher zum Stadion und von diesem Weg in die Spitäler gelangen können. Dies ist auch ein wichtiger Aspekt für die Sicherheit.
- **Camper:** Ein ebenfalls in Deutschland anlässlich der WM 06 aufgetretenes Phänomen ist die Anreise mit Campern und das wilde Parkieren dieser Fahrzeuge sowohl auf Autobahnraststätten als auch auf öffentlichen Plätzen in den Städten. Wichtige Plätze werden dadurch versperrt und die notwendigen sanitären Anlagen stehen nicht zur Verfügung. Es sind deshalb gesonderte Abstellplätze fest einzuplanen. Mit regelmässigen Patrouillen durch die Polizei auf den stadtnahen Autobahnraststätten ist dort ein wildes Campieren zu verhindern (Aufgaben im Rahmen der Verkehrssicherheit des TP 01).
- **Team Base Camps (TBC) / UBS Public Viewings:** Aufgrund der noch bestehenden zahlreichen Unsicherheiten (Standorte, Mannschaften mit TBC in der Schweiz etc.) und in der



Annahme, dass weder die TBC noch die UBS Public Viewing Arenen grössere Verkehrsaufkommen mit mindestens regionaler Bedeutung generieren, wird dies durch das TP 02 derzeit nicht aktiv koordiniert. Sollte sich jedoch erweisen, dass das Verkehrsaufkommen grösser als erwartet sein wird, ist eine aktive Koordination durch den Bund zu prüfen.



## 4 Langsamverkehr

### 4.1 Fussverkehr

Für die EURO 2008 kommt dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung zu, insbesondere innerhalb der Host Cities. Die Erfahrungen der Fussballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland haben gezeigt, dass die Fussballfans eine grosse Bereitschaft haben, auch längere Fussmärsche zu unternehmen.

An der EURO 2008 soll der Fussverkehr in den Städten bewusst gefördert werden. Das Ziel ist ein möglichst hoher Anteil des Fussverkehrs, weil damit der Druck auf den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr vermindert wird. In den Host Cities sind die wichtigsten Fussverkehrsströme zwischen den drei Fixpunkten Stadion, Hauptbahnhof und offizieller Public Viewing Zone zu erwarten. Aus diesem Grund sind wenn möglich Public Viewing Standorte zu wählen, die sich möglichst nahe beim Stadion oder Hauptbahnhof befinden oder aber auf der Achse Stadion – Hauptbahnhof liegen.

Um den Fussverkehr zu fördern, sind eine umfassende Wegweisung sowie eine möglichst hohe Attraktivität des Weges zentral. Eine gut sichtbare und leicht verständliche Wegweisung leitet die Besucher effizient zum Ziel und motiviert sie zudem, den Weg zu Fuss zurückzulegen. Die Möglichkeiten der Wegweisung reichen von Wegschildern mit Distanzangaben über Flaggen bis zu Farbbändern oder einem roten Teppich zur Markierung des Weges. Spezielle Angebote entlang der Fusswege (z.B. Events, Verpflegungsstände) erhöhen den Anreiz, den Weg zu Fuss zurückzulegen. Bei der Ausgestaltung der Fusswege muss überdies berücksichtigt werden, dass regelmässig sanitäre Anlagen zur Verfügung stehen.

Bei der Planung muss ein Augenmerk auf mögliche Behinderungen zwischen Fussverkehr sowie Strassenverkehr und öffentlichem Verkehr gelegt werden. Bei sehr grossem Fussgänger-aufkommen können Strassensperrungen nötig sein und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auftreten.

### 4.2 Veloverkehr

Im innerstädtischen Verkehr der EURO 2008 soll der Veloverkehr als zweiter Bestandteil des Langsamverkehrs gefördert werden. Folgende Punkte sind Bestandteile der Förderung:

- Bereitstellen von separaten, gut beschilderten Velorouten insbesondere zu den Public Viewing Zone(n). Die Routen sollen soweit möglich von den geplanten Fusswegrouten in den Städten getrennt sein, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden.
- Es sind zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen, insbesondere bei den Public Viewing Zonen, eventuell auch beim Stadion sowie falls nötig bei den Bahnhöfen. An der WM 06 in Deutschland hat sich gezeigt, dass vor allem bei den Public Viewing Zonen nicht genügend Veloabstellplätze vorhanden waren. Die zusätzlichen Veloabstellplätze sollten aus Sicherheitsgründen überwacht sein.



## 5 Öffentlicher Verkehr

### 5.1 Flexibilität des Angebotes

Der öffentliche Verkehr wird, über das ganze Turnier betrachtet, sehr unterschiedlich belastet sein. Die Verkehrsnachfrage hängt insbesondere von folgenden Faktoren ab:

- **Tagesart:** Je nach Tagestyp wird die Nachfrage im öffentlichen Verkehr stark variieren. Folgende Tagestypen lassen sich unterscheiden: Spieltage in der Schweiz, Tage vor und nach Spieltagen in der Schweiz, Tage mit Spielen der Schweizer Nationalmannschaft, Tage mit Spielen in Österreich, spielfreie Tage. Unterschiede ergeben sich überdies je nach Wochentag (Wochenende vs. Werktage).
- **Teilnehmende Nationen:** Die verschiedenen Nationen haben sowohl unterschiedliche Fanpotenziale als auch unterschiedliche Reiseverhalten. Sobald die Teilnehmer bekannt sind, sind diese Elemente in die Planung aufzunehmen. Auch das Potenzial der in der Schweiz lebenden ausländischen Bevölkerung aus den teilnehmenden Nationen ist dabei zu berücksichtigen.
- **Turnierverlauf:** Abschneiden der Schweizer Mannschaft, Stimmung in der Schweiz, Sicherheit, Paarungen der Finalspiele etc.

Es ist daher zentral, sich auf die unterschiedlichen Belastungen auch kurzfristig einstellen zu können. Eine modulare Planung stellt sicher, dass weder kostspielige Überkapazitäten bereitgestellt werden noch dringend benötigte Kapazitäten fehlen. Analog zur Expo 02 ist denkbar, aufgrund der oben erwähnten Faktoren die einzelnen Tagestypen zu kategorisieren und unterschiedliche Angebote bereit zu stellen (z.B. unterschiedliche Fahrpläne (verschiedene Takte und Traktionsstärken), z.B. je nach im Voraus definierten Phasen grün, gelb oder rot). Insbesondere sind auch die Einzugsgebiete für Übernachtungen zu berücksichtigen.

### 5.2 Preise (Ticketsortiment)

Bei der Ausgestaltung der Ticketsortimente sind folgende zwei Gruppen zu unterscheiden:

- Besucher mit Matchtickets
- Besucher ohne Matchtickets

Für die Inhaber von Matchtickets konnte mit der Schaffung eines Kombi-Tickets (Gültigkeit am jeweiligen Spieltag und am Folgetag bis 12 Uhr in GA-Bereich der Schweiz) ein hervorragendes und in der Geschichte von sportlichen Grossanlässen einmaliges Angebot geschaffen werden. Die Finanzierung durch den Bund und die Euro 2008 SA und die Umsetzung sind in der Schweiz sichergestellt. Die SBB AG koordiniert als marktführende Transportunternehmung das Ticketing sowohl auf nationaler Ebene als auch mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). In Österreich sind die Arbeiten für die Schaffung eines Kombi-Tickets noch im Gang. Für die Inhaber von Matchtickets ist daher an Spieltagen und am Folgetag bis 12 Uhr kein zusätzliches Angebot notwendig.



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND

Für Fahrgäste ohne Matchtickets sowie Besucher mit Matchtickets, die länger in der Schweiz weilen, sind weitere Angebote zu planen, um einen möglichst hohen Anteil an öffentlichem Verkehr zu erreichen. Der Fokus ist dabei insbesondere auf die Besucher der Public Viewings zu richten. Da diese nicht von einem Kombi-Ticket profitieren können, sind spezielle Angebote zu definieren. Wichtig bei der Angebotsdefinition ist dabei vor allem, dass

- sowohl für in- als auch für ausländische Gäste Angebote vorhanden sind,
- die Angebote einfach im Handling (Einbezug der Verbände, keine „Einzeltickets“, einfacher Verkauf) und damit auch einfach zu kommunizieren sind
- möglichst in allen vier HC die gleichen Angebote realisiert werden
- auf Zuschläge (z.B. Nachzuschläge) verzichtet wird
- spezielle Nachtangebote auch inbegriffen sind und nicht separat Tickets erworben werden müssen

Das Ticketsortiment für den Bahnbereich ist federführend durch die SBB zu erarbeiten, jenes in den Verbundbereichen durch die einzelnen Verbände resp. die städtischen Verkehrsbetriebe. Eine Abstimmung der Angebote ist zwingend. Zu berücksichtigen ist auch der grenzüberschreitende Verkehr.

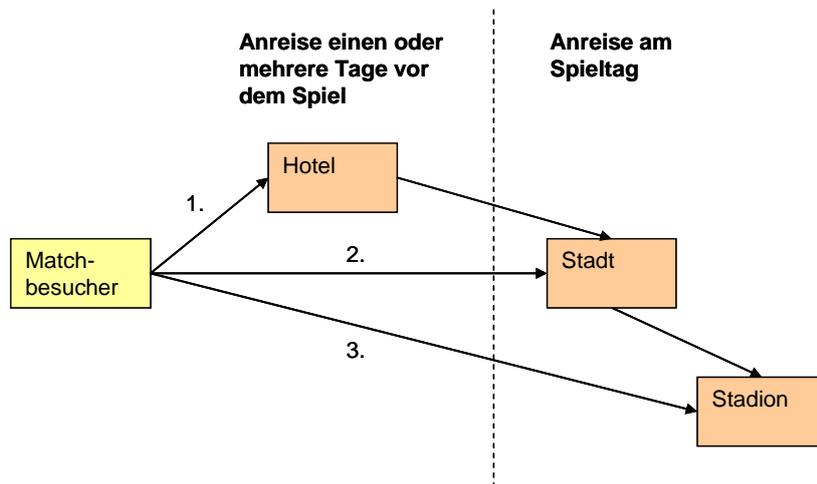
## 5.3 Fernverkehr

### 5.3.1 Anreise zum Spiel

Die Anreise zum Spiel kann grob in drei Kategorien eingeteilt werden (siehe untenstehende Abbildung): 1. Besucher, die bereits am Vortag oder noch früher in die Stadt anreisen. 2. Besucher, die am Spieltag deutlich vor dem Spiel anreisen und sich daher noch zuerst in der Stadt aufhalten. 3. Besucher, die am Spieltag gleich direkt zum Stadion reisen.



### Verkehrsströme im Fernverkehr (Matchbesucher)



Die zweite und dritte Besuchergruppe führen am gesamten Spieltag zu einer grossen Nachfrage im Fernverkehr zur Host City. An der WM 2006 in Deutschland hat sich gezeigt, dass die Besucher verteilt über den gesamten Spieltag sowie den Vortag anreisen und damit die Zusatznachfrage zeitlich lange gestreckt ist. Die Hauptbelastung im Fernverkehr erfolgt aber in den letzten 2-6 Stunden vor Spielbeginn. Die Nachfrage im Fernverkehr am Spieltag wird durch das Kombi-Ticket zusätzlich erhöht. Aus diesen Gründen müssen im Fernverkehr an Spieltagen in den Schweizer Host Cities zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden:

- Extrazüge aus den wichtigsten Zentren der Schweiz zum jeweiligen Spielort
- Evtl. Kapazitätserhöhung der fahrplanmässig verkehrenden Züge
- Extrazüge aus dem Ausland, hauptsächlich bei Spielen von Ländern Mitteleuropas (D, F, I, NL, etc.). Die Organisation solcher Extrazüge soll in Absprache der SBB mit den Eisenbahnunternehmen der entsprechenden Länder erfolgen (analog den SBB-Extrazügen an die WM in Deutschland).

Die SBB haben entsprechende Angebotserhöhungen im Fernverkehr bereits zu planen begonnen (u.a. im Konzept Kombi-Ticket).

Zu beachten gilt es, dass die Anreise zum Spiel teilweise in den Hauptverkehrszeiten erfolgt (v.a. bei Spielen mit Anpfiff um 20.45 Uhr) und sich deshalb mit dem Pendlerverkehr überlagern kann. Diesem Umstand gilt es in der Planung Rechnung zu tragen.

#### 5.3.2 Abreise nach dem Spiel

Die Abreise nach dem Spiel erfolgt erfahrungsgemäss rascher und konzentrierter als die Anreise, hauptsächlich in den ersten 1-3 Stunden nach Spielschluss. Deshalb sind bei der Abreise

nach dem Spiel Kapazitätserweiterungen und Extrazüge noch wichtiger als bei der Anreise. Nach Spielschluss sollen ab Spielort in die wichtigsten Städte der Schweiz genügend Fernverkehrszüge zur Verfügung stehen, insbesondere auch nach den Spielen mit spätem Anpfiff um 20.45 Uhr. Die SBB hat den Grundsatz, bei jedem Spiel bis 150 Minuten nach Spielschluss Fernverkehrszüge in die wichtigsten Zentren der Schweiz anzubieten.

### 5.3.3 Fernverkehr an anderen Tagen

Auch an Spieltagen ohne Spiele in der Schweiz wird es im Fernverkehr zu einer erhöhten Nachfrage kommen. Folgende Besucherströme sind an Tagen ohne Spiele zu erwarten: 1. Besucher, die bereits einige Tage vor dem Spiel in die Host City anreisen bzw. erst einen oder mehrere Tage nach dem Spiel abreisen. 2. Besucher, die ihrer Mannschaft nachreisen und so von einer Host City in die andere reisen<sup>2</sup>. 3. Besucher, die aus der Schweiz oder dem Ausland zum Public Viewing an anderen Spieltagen anreisen.

Insgesamt werden sich die zusätzlichen Besucherfrequenzen im Fernverkehr allerdings zeitlich relativ stark verteilen, sodass voraussichtlich keine zusätzlichen Kapazitäten benötigt werden. Einzig bei speziell grossen Besucherströmen der oben erwähnten Gruppe 2 müssten eventuell kurzfristig Extrazüge eingesetzt werden.

## 5.4 Regionaler Personenverkehr (RPV) / Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)

### 5.4.1 Anreise zum Spiel

Für den Regional- und Nahverkehr in den Host Cities gilt grundsätzlich das Gleiche wie für den Fernverkehr. Die Besucherströme werden bereits am Vortag und über den gesamten Spieltag zunehmen. Die grösste Nachfrage im öffentlichen Verkehr ergibt sich gemäss Erfahrungen der WM 06 jedoch vor allem in den letzten 1-3 Stunden vor Spielbeginn zwischen der Innenstadt und dem Stadion. In dieser Zeit ist auf den entsprechenden Achsen das Angebot zu verdichten (Extrazüge, -busse, -trams, Verstärkung der Traktionen). Speziell verstärkt werden müssen dabei die Verbindungen vom Bahnhof bzw. der Innenstadt (z.B. Public Viewing Zone) zum Stadion.

Zusätzlich benötigt werden am Spieltag Shuttles zwischen den dezentralen PW-Parkplätzen und dem Stadion bzw. Stadtzentrum sowie zwischen Flughafen und Stadion/ Stadtzentrum. Dieser Shuttlebetrieb sollte an Spieltagen während des gesamten Tages in Betrieb sein, um den PW-Besuchern auch eine frühzeitige Anreise zu ermöglichen. Ob der Shuttlebetrieb mit der Bahn oder mit Bussen erfolgt, hängt von der Lage der Parkplätze ab und ist Sache der Host Cities.

### 5.4.2 Abreise nach dem Spiel

Die WM 06 in Deutschland hat gezeigt, dass die Abreise vom Stadion zwei Stunden nach Spielschluss praktisch beendet war und damit in einer deutlich kürzeren Zeit erfolgte als die Anreise.

<sup>2</sup> In der Vorrunde führt dies vor allem zu Besucherströmen zwischen Basel und Genf (Spielorte der Gruppe A) sowie zwischen Bern und Zürich (Spielorte Gruppe C).

Deshalb sind das ÖV-Angebot im Nahverkehr sowie der Shuttlebetrieb vom Stadion zu den PW-Parkplätzen und zum Flughafen in den ersten zwei Stunden nach Spielschluss stark auszubauen. Im Regionalverkehr der Host Cities sind nach Spielschluss ebenfalls zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen. Eine Betriebsverlängerung mit Nachtangeboten im Nah- und Regionalverkehr ist in den Host Cities insbesondere nach Abendspielen (Anpfiff 20.45 Uhr) zwingend nötig.

An Tagen mit Spielen in einer Schweizer Host City müssen in den anderen Host Cities die aus den Fernverkehrszügen ankommenden Fahrgäste noch die Möglichkeit haben, nach Hause oder ins Hotel zu gelangen. Dies gilt insbesondere für die Abendspiele, wenn nach dem offiziellen Fahrplanschluss im Fernverkehr noch Extrazüge in die anderen Host Cities fahren. Die Verteilung im Regionalverkehr ist dann mit entsprechenden Nachtangeboten auch in den anderen Host Cities sicherzustellen.

### 5.4.3 Regional- und Nahverkehr an anderen Tagen

Die offiziellen Public Viewing Zonen werden auch an Tagen ohne Spiele in der jeweiligen Host City geöffnet sein und rege benutzt werden (sowohl von Schweizer Besuchern als auch von ausländischen Mehrtagestouristen). Um auch bei den Public Viewing Besuchern einen möglichst hohen ÖV-Anteil zu erreichen, müssen adäquate Angebote im Nah- und Regionalverkehr vorhanden sein. Zusatzangebote werden nötig sein. Dies gilt speziell für die Zeit nach Spielschluss bzw. nach Schliessung des Public Viewing Geländes, wenn die Besucher nach Hause oder ins Hotel reisen wollen. Nur wenn genügend Nachtangebote für die Heimreise existieren, reisen die Besucher mit dem öffentlichen Verkehr an. Deshalb müssen im Regional- und Nahverkehr auch an Tagen mit Spielen in anderen Städten der Schweiz oder Österreich zusätzliche Nachtangebote bereitgestellt werden. Die Öffnungszeiten der offiziellen Public-Viewing-Areale und das ÖV-Nachtangebot im Nah- und Regionalverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden.

Die zusätzlichen Nachtangebote im Regionalverkehr und städtischen Nahverkehr sollen in den Schweizer Host Cities einen einheitlichen (Mindest-)Standard haben. Nachtzuschläge für die Benutzung der Nachtangebote sollen während der gesamten EURO 2008 keine erhoben werden (weder an Spieltagen in der Host City noch an anderen Spieltagen).

## 5.5 Bahnhöfe

- **Kapazität:** Die Bahnhöfe werden in der Schweiz vor allem in den HC zu zentralen Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs werden. Wegen ihrer Bedeutung als Um- und Einsteigeort für alle Benutzer des öffentlichen Verkehrs, wird sich ein grosser Teil der Verkehrsströme über die Bahnhöfe abwickeln. Entsprechend gross wird das Fahrgastaufkommen sein. Daher sind Aktionen in den Bahnhöfen durch Dritte (z.B. Promotionen durch Firmen etc.), welche die Kapazitäten der Bahnhöfe in irgendeiner Weise negativ beeinflussen, während dieser Zeit unbedingt zu unterlassen.
- **Gepäckaufbewahrung:** Anlässlich der WM 06 bestand ein grosser Bedarf an Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten. Dieses Thema ist stark sicherheitsrelevant und wird durch das TP 01 organisiert. Aus Sicht Verkehr ist wichtig, dass der Standort der Gepäckaufbewahrung so gewählt wird, dass dadurch die Verkehrsflüsse in den Bahnhöfen nicht behindert und die



Kapazitäten nicht reduziert werden. Genügend Kapazitäten für die Gepäckaufbewahrung sind durch die Bahnhofbetreiber sicherzustellen.

- **Infopoints:** Wegen der zentralen Bedeutung der Bahnhöfe ist es wichtig, dass sich vor allem die ausländischen Besucher in den Bahnhöfen umfassend informieren können. Dazu sind spezielle, gut sichtbare Infopoints zu errichten. Dies ist primär Aufgabe der Transportunternehmung (z.B. SBB) in enger Zusammenarbeit mit den HC und der Euro 2008 SA. Weiter ist dies eine wichtige Schnittstelle zum Welcome-Konzept des TP 03 (vgl. Ziff. 3.5).
- **Signalisation:** Eine klare Signalisation in den Bahnhöfen ist unerlässlich (vgl. Ziff. 3.3).



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND

## 6 Strassenverkehr

### 6.1 Parkplatzmanagement

Der Bereich Parkplatzmanagement umfasst folgende Themenfelder:

- **Standorte der Parkplätze:** Die Standortwahl ist grundsätzlich Sache der Host Cities. Dezentrale Parkplätze für PW am Siedlungsrand sollen jedoch generell bevorzugt werden, damit der motorisierte Individualverkehr in Stadionnähe und Innenstädten möglichst klein gehalten werden kann. Anzustreben ist ein Shuttle-Betrieb (mit Bussen und/oder Zügen), um die PW-Besucher von den dezentralen Parkplätzen zum Stadion zu bringen.
- **Angebot (Anzahl Parkplätze):** Die Definition der Anzahl PW-Parkplätze für Besucher ist grundsätzlich Sache der Host Cities, auf Basis des allgemeinen Mengengerüsts sowie der UEFA-Vorgaben. Eine Koordination der vier Host Cities bezüglich der Dimensionierung der Parkplätze ist anzustreben.

Für die Parkplätze im Stadionbereich sind die Vorgaben der Euro 2008 SA umzusetzen. Das genaue PP-Angebot im Stadionbereich gehen aus den Stadionvereinbarungen hervor. Die Planung und Umsetzung erfolgt innerhalb der Venue Management Working Groups (VMWG).

- **Parkplatzgebühren:** Die Parkplatzgebühren müssen in den vier Schweizer Host Cities eine vergleichbare Höhe aufweisen und einheitlich gestaltet sein. Bei der Festlegung der Gebührenehöhe sind drei Ziele zu beachten:
  1. *Modalsplitziel:* Die Gebühren dürfen nicht zu tief sein, weil sonst das Modalsplitziel gefährdet wird.
  2. *Verkehrslenkung:* Die PP-Gebühren müssen so festgelegt sein, dass es für die Besucher einen Anreiz gibt, die dezentralen Parkplätze zu nutzen. Das heisst, die Preise sollten tiefer sein als für Parkplätze in der Innenstadt (Bsp. Zürich: PP-Kosten in der Innenstadt betragen ca. 40 CHF/Tag).
  3. *Kostendeckung:* Mit den Gebühren sollen ein möglichst grosser Teil der Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb der Parkplätze (und wenn möglich des Shuttlebetriebs) gedeckt werden können.

Auf Basis dieser drei Ziele wird folgender Gebührenrahmen festgelegt, der für alle Schweizer Host Cities gilt:

- PW: 20-30 CHF pro Auto und Tag
- Busse: 50-70 CHF pro Bus und Tag
- **Public Viewing:** Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei den Besuchern der Public Viewings möglichst klein zu halten und keine falschen Anreize zu schaffen, sollen keine zusätzlichen Parkplätze für die Public Viewings geschaffen werden. Möglich wäre es, die



dezentralen P+R-Anlagen auch an Tagen ohne Spiele in den Host Cities zu betreiben und Shuttles zu den Public Viewing Zonen anzubieten. Wichtig ist aber insbesondere, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr in der öffentlichen Kommunikation deutlich als die Transportmittel für die An- und Abreise zum Public Viewing deklariert werden.

- **Fantrennung:** Auf den Parkplätzen wird keine generelle Fantrennung vorgenommen. Allerdings müssen die Parkplätze und Shuttlebetriebe so ausgestaltet sein, dass bei allfälligen Hochrisikospielen eine Fantrennung bereits bei den PW-Parkplätzen möglich wäre. Dazu sind die Vorgaben des TP 01 zu berücksichtigen.

## 6.2 Busmanagement

Die Anzahl Busse<sup>3</sup>, welche an den jeweiligen Spieltagen anreisen, ist für die Planung der dafür notwendigen Parkflächen für die Host Cities von grosser Bedeutung. Das Mengengerüst der Stadionbesucher (Anhang 1) liefert dazu Eckwerte. Eine weitere Grundlage bilden auch die Zahlen der WM 06 in Deutschland. Die Anzahl Busse kann jedoch je nach Spielpaarung stark variieren, da es Länder gibt, deren Fangruppen erfahrungsgemäss in grösseren Mengen mit dem Bus anreisen als andere.

Anders als für Personenwagen sind für die Busse zwingend befestigte Flächen als Parkplätze vorzusehen. Für die Parkierung der Busse sind diverse Systeme möglich: Busparkplätze in Stadionnähe, ein Terminalsystem mit Akkreditierung, dezentrale Parkplätze mit Shuttle. Die Wahl des Systems ist stark abhängig von den vorhandenen Parkflächen für Busse. Deshalb können sich die Systeme zwischen den einzelnen Host Cities auch unterscheiden.

Während für ein Terminalsystem eine Akkreditierung/Reservation im Voraus zwingend ist, können zentrale oder dezentrale Parkierungssysteme mit oder ohne Reservationssystem umgesetzt werden. Unabhängig von der Wahl des Systems wäre aus Verkehrssicht ein System mit zentraler Akkreditierung/Reservation wünschenswert, weil damit für jedes Spiel im Voraus (zumindest kurz vor den Spielen) Angaben über die zu erwartenden Anzahl Busse vorliegen würden. Allerdings ist ein solches Akkreditierungssystem organisatorisch mit einem gewissen Aufwand verbunden. Die Registrierung müsste für alle Host Cities zentral und idealerweise über die UEFA-Homepage erfolgen. Die Euro 2008 SA koordiniert ihren „Event-Transport“, das heisst die Busse für Teams und Referees (sowie z.T. von Broadcast/Medien und Sponsoren). Falls kein derartiges zentrales Akkreditierungssystem umgesetzt wird, sollen die einzelnen Host Cities individuelle Lösungen realisieren.

## 6.3 Ausnahmegewilligung Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Aufgrund des Spielplanes ist es denkbar, dass auch während der Nacht respektive an Sonntagen Gütertransporte auf der Strasse erforderlich sein werden (z.B. Transporte von Material für TV-Übertragungen, Catering). Ausnahmen zum Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW sind grundsätzlich möglich (Ausnahmekatalog in Art. 92 ff. Verkehrsregelverordnung VRV abschlies-

<sup>3</sup> Um eine Verwechslung mit dem englischen Begriff ‚car‘ (Personenwagen) zu vermeiden, wird in der Folge der Begriff ‚Bus‘ verwendet, synonym mit dem Deutschschweizer Begriff ‚Car‘.

send geregelt). Die EURO 2008 SA respektive die verantwortlichen Transporteure stellen gemäss normalem Bewilligungsverfahren Anträge bei den zuständigen Kantonen. Das ASTRA wird nur wenn dringend erforderlich auf Bundesebene eine Bewilligung erteilen. Eine Information der Kantone durch das ASTRA scheint jedoch sinnvoll. Die Festlegung einer zentralen Ansprechstelle wird noch geprüft. Die Kantone sollen die Bewilligung der Ausnahmegewilligungen einheitlich handhaben und mit den angrenzenden Ländern abstimmen.

Das weitere Vorgehen bezüglich der Erteilung von Ausnahmegewilligungen sieht wie folgt aus:

- Prüfung, ob zentrale Ansprechstelle möglich
- Das ASTRA gelangt mit einem Schreiben an die Kantone, zwecks Orientierung und einheitlicher Handhabung der Ausnahmegewilligungen. Termin: bis 31.12.2007
- Die Euro 2008 SA stellt für die Tunierorganisation ein erstes, grobes Mengengerüst über die zu erwartenden Ausnahmegewilligungen zusammen. Darauf aufbauend orientiert die Euro 2008 SA das ASTRA betreffend Anzahl gewünschter Ausnahmegewilligungen inklusive den jeweiligen Gründen. Termin: bis 31.03.2008
- Die Kantone erteilen die Ausnahmegewilligungen. Termin: bis 01.05.2008.

Das erwähnte Vorgehen ist bereits mit dem ASTRA abgesprochen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang die frühzeitige Information und der Einbezug des Zolls, damit die Transporte, für welche eine Ausnahmegewilligung erteilt wurde, an der Grenze auch abgefertigt werden können. Der Prozessablauf ist noch zu klären.

#### 6.4 Verkehrsmanagement

- **Modulare Planung:** Wie im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist auch im Bereich des Individualverkehrs eine modulare Planung anzustreben. Dabei sollen verschiedene Szenarien für mögliche Besucheraufkommen berücksichtigt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch unerwartet grosse Mengen bewältigt werden können (ev. zusätzliche Reserveparkflächen, Umfahrungsrouten, Notfallachsen etc.). Dabei ist eine enge Abstimmung mit den zuständigen Stellen der jeweiligen Strassenkategorie (Stadt, Kanton, Bund) sowie mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben zwingend.
- **Baustellenmanagement:** Das ASTRA sicherte mit Schreiben vom 15. November 2006 zu, dass auf Nationalstrassen während der EURO 2008 im Baustellenbereich in den betroffenen Regionen (Genf, Basel, Bern, Zürich) immer zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen werden und dass organisatorisch alles unternommen wird, die Behinderungen so gering wie möglich zu halten.
- **Verkehrsmanagement auf National-, Kantons- und städtischen Strassen:** Das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen wird ab 2008 durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erfolgen. Dazu wird eine Verkehrsmanagementzentrale errichtet. Die exakte Aufgabenteilung zwischen den Kantonen und dem ASTRA wird im Rahmen des Projektes Verkehrsmanagement Schweiz unabhängig von der EURO 2008 ohnehin bis Ende 2007 erfolgen. Für den Bereich der Kantonsstrassen und der städtischen Strassen werden in den Host Cities während der EURO 2008 Verkehrsleitzentralen eingerichtet werden. Die Einbin-



derung in den NAKOS.ch (vgl. Ziff. 8) ist noch zu definieren. Das Verkehrsmanagement in den einzelnen Städten muss zwingend im Rahmen der Erarbeitung der einzelnen Konzepte geregelt werden.



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND

## 7 Luftverkehr

Zuständig für die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Bei der Infrastruktur – dazu gehören der Luftraum mit der Flugsicherung und die Flugplätze – sorgt das BAZL für eine sichere und möglichst reibungslose Nutzung.

### 7.1 Luftraum

Was den Schutz gegen Terrorangriffe aus der Luft betrifft, so erarbeitet das BAZL in enger Zusammenarbeit mit Luftwaffe und fedpol eine umfassende Bedrohungsanalyse mit anlassspezifischen Massnahmen (vgl. Nationales Sicherheitskonzept 8.2. ff). Diese Tätigkeit im Bereich „nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr“ fällt in den Zuständigkeitsbereich des TP 01. Die Benützung des Luftraums kann eingeschränkt werden, wie dies beispielsweise während des Weltwirtschaftsforums WEF in Davos je nach Bedrohungslage auch der Fall ist. Eine Absprache zwischen allen Beteiligten (TP 01, Luftwaffe, BAZL, Skyguide, SIAA (Swiss International Airport Association), etc.) ist zwingend. Die Federführung ist beim TP 01.

### 7.2 Flughäfen

Die Zahl der auf dem Luftweg an- und abreisenden Gäste ist Teil des Mengengerüsts. Die genauen Mengenangaben sind jedoch erst nach Kenntnis der teilnehmenden Nationen möglich. Im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern wird die Herkunft der teilnehmenden Nationen die zu erwartenden Mengen massiv beeinflussen.

An den Flughäfen sind folgende Problemfelder zu bearbeiten:

- **Infopoints:** Die Flughäfen sind Eingangstore zur Schweiz. Es ist daher wichtig, dass sich vor allem die ausländischen Besucher in den Flughäfen umfassend informieren können. Dazu sind gut sichtbare Infopoints zu errichten. Dies ist primär Aufgabe der Flughafenbetreiber in enger Zusammenarbeit mit den HC und der der Euro 2008 SA. Weiter ist dies eine wichtige Schnittstelle zum Welcome-Konzept des TP 03 (vgl. Ziff. 3.5).
- **Signalisation:** Eine klare Signalisation in den Flughäfen ist unerlässlich (vgl. Ziff. 3.3).
- **Einreise / Zoll:** Wichtig ist, dass die zu erwartenden Passagierströme an der Grenze rasch abgefertigt werden können. Die Grenzpolizei des jeweiligen Kantons ist zuständig für die Personenkontrolle (gültige Einreisepapiere, Visum etc.). Dabei sind insbesondere die für 2008 zu erwartenden möglichen Einschränkungen durch die „Schengenbaustellen“ zu berücksichtigen. Dies ist durch das TP 01 sicherzustellen.

Der Zoll nimmt die Warenkontrolle vor (z.B. Einhaltung der Wertfreigrenzen – roter/grüner Durchgang). Auf die Warenkontrolle des Zolls an den Flughäfen wird „Schengen“ keinen Einfluss haben.

Mannschaften und VIPs sind allenfalls separat abzufertigen. Dazu sind – falls nicht schon eingespielte Abläufe vorhanden sind – die notwendigen Massnahmen zu treffen.



Weiter muss es möglich sein, rivalisierende Fangruppen getrennt ein- respektive ausreisen und abfertigen zu lassen. Diese Problematik ist durch das TP 01 zu lösen und eng mit den Flughafenbetreibern und dem GWK zu koordinieren.

- **Kapazitäten:** Um die notwendigen Kapazitäten bei der Flugabfertigung bewältigen zu können, ist eine möglichst umfassende Planung mittels Slots zwingend. Die notwendigen Massnahmen in diesem Zusammenhang werden in einer Arbeitsgruppe unter Leitung des BAZL diskutiert und festgelegt. Bestandteil der Diskussionen ist auch das Problem der Parkierung von Flugzeugen. Auch dafür sind die notwendigen Kapazitäten einzuplanen.
- **Koordination unter den Flughäfen:** Ein Vertreter der SIAA hat Einsitz im TP 02 und stellt die Koordination unter den Flughäfen sicher.

### 7.3 Nachtflugsperr

Der Flugbetrieb unterliegt in der Schweiz einer Nachtflugsperr. Diese soll in Ausnahmefällen (während der EURO 2008 wäre es an 9 Spieltagen) zugunsten der Sicherheit in den Austragungsorten gelockert werden können. Damit soll im Anschluss an die Spiele auch nachts ein rascher und verzögerungsfreier Rückflug von Risikofans ermöglicht werden. Die konkrete Ausgestaltung einer Lockerung der Nachtflugsperr bedarf noch weitergehender Abklärungen.

Die Bedürfnisse zur Aufhebung der Nachtflugsperr sind durch die Euro 2008 SA und das TP 01 entsprechend rechtzeitig zu formulieren. Der Prozess für die „kurzfristige“ Erteilung der Ausnahmebewilligung ist genau festzulegen. Dabei ist zu beachten, dass sowohl Flugzeuge als auch die notwendigen Boardcrews und das erforderliche Bodenpersonal rechtzeitig eingeplant werden müssen.



## 8 Operative Organisation während der EURO 2008

Während der EURO 2008 sind im Verkehrsbereich vor allem zwei Aufgaben von Bedeutung:

- Aufbereitung einer schweizweiten gesamtheitlichen Lage Verkehr
- Definition der zentralen operativen Steuerung des Bereichs Verkehr

### 8.1 Nationaler Koordinationsstab Schweiz (NAKOS.ch)

Im Rahmen des durch das TP 01 organisierten Nationalen Koordinationsstabes Schweiz (NAKOS.ch) wird eine Zelle Verkehr eingerichtet. Aufgabe dieser Zelle ist es, dem TP 01 im Rahmen des Nachrichtenverbundes des Polizei Informations- und Koordinationszentrums (PICC) eine „Gesamtlage Verkehr“ (Strasse, Schiene, Luft) zu liefern und damit einen Beitrag zur Definition der Lage Schweiz zu leisten. Nur in Kenntnis der „Lage Verkehr Schweiz“ ist es für das TP 01 auch möglich, unter Berücksichtigung aller Aspekte die für die EURO 2008 notwendigen (sicherheitsrelevanten) Entschlüsse zu treffen.

- Schiene: Die relevante Lage Schiene wird durch die SBB aufbereitet und dargestellt.
- Strasse: Im Bereich der Nationalstrassen liegt als Folge der NFA-bedingten Übertragung der Zuständigkeiten auf den Bund per 1.1.08 die Verantwortung beim ASTRA. Das ASTRA kann über die VMZ-CH den Zustand auf dem Nationalstrassennetz abbilden.
- Luft: Eine Gesamtlage Luft ist in Zusammenarbeit mit dem BAZL, Skyguide und der Luftwaffe darzustellen. Diese Zusammenarbeit ist zu definieren und zu institutionalisieren.
- HC: Die Verkehrslage in den HC ist durch einen Vertreter der örtlichen Polizei oder der Verkehrsunternehmungen darzustellen.

Je ein Vertreter der für die Darstellung der jeweiligen Lage zuständigen Stellen nimmt während der EURO 2008 Einsitz in der Zelle Verkehr des NAKOS.ch. So kann aus den Teillagen eine Gesamtlage Verkehr Schweiz dargestellt werden.

Wichtig ist, dass die Erfahrungen aus den einzelnen HC unmittelbar nach den einzelnen Spieldagen in Form eines standardisierten Reportings rasch via PICC an die anderen HC weitergegeben werden können. So kann erreicht werden, dass die Lehren aus aufgetretenen Problemen gezogen und die entsprechenden Massnahmen noch kurzfristig umgesetzt werden können.

Mit der Integration von Viasuisse in der Zelle Verkehr ist sichergestellt, dass die für die Bevölkerung relevanten Informationen zur Lage Verkehr Schweiz auf den bekannten Kanälen (Homepage Viasuisse, SR DRS, Tel.-Nr. 163) rasch verbreitet werden können.

### 8.2 Operative Steuerung Bereich Verkehr

Die Vertreter der einzelnen Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Luft) in der Zelle Verkehr des NAKOS.ch sollten idealerweise auch in der Lage sein, die notwendigen Entschlüsse, welche



sich aus der Lage Verkehr für die einzelnen Verkehrsträger ergeben, direkt zu treffen. Die operative Umsetzung der Beschlüsse ist dann Sache der jeweiligen Verantwortlichen (Schiene, Strasse, Luft) in der Fläche.

Auf diese Weise wird die Zelle Verkehr im NAKOS.ch zu einem Koordinationsstab Verkehr; parallel operierende und damit ineffiziente Strukturen werden so vermieden. Direkte und rasche Verbindungen zu den operativ Verantwortlichen der einzelnen Verkehrsträger sind dadurch sichergestellt und Rücksprachen mit den einzelnen Spezialisten oder Führungsstäben jederzeit möglich. Das TP 02 nimmt dabei eine koordinierende Rolle ein.

## 9 Koordination mit Österreich

Im Verkehrsbereich ist in den folgenden Themenbereichen eine Koordination mit Österreich nötig.

### 9.1 Signalisation

Im Bereich der Signalisation (siehe Kapitel 3.3) ist eine Abstimmung mit Österreich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften vorzunehmen. Das Signalisationssystem inklusive der verwendeten Symbole soll in den beiden Austragungsländern nach Möglichkeit einheitlich sein. Dies erleichtert den Besuchern die Orientierung (Wiedererkennungseffekt) und stellt sicher, dass die EURO 2008 gegen aussen als homogener Gesamtanlass wahrgenommen wird.

### 9.2 Kombi-Ticket

Aus Sicht des Bundes wäre es wünschenswert, dass das in der Schweiz aufgegleiste System eines umfassenden Kombi-Tickets (siehe Kap. 5.2) auch in Österreich umgesetzt wird. Zumindest soll eine möglichst einheitliche Lösung bezüglich Kombi-Ticket angestrebt werden. Idealerweise sollten Besucher eines Spiels in der Schweiz mit ihrem Eintrittsticket während einer bestimmten Zeit auch auf dem österreichischen ÖV-Netz freie Fahrt haben und umgekehrt.

Es ist allerdings festzuhalten, dass das Kombi-Ticket in der Schweiz auch eingeführt wird, wenn es in Österreich kein analoges System gibt, d.h. das Kombi-Ticket in Österreich anders ausgestaltet würde.

### 9.3 Grenzüberschreitende Verkehrsangebote

Da in den Gruppenspielen der EURO 2008 die einzelnen Mannschaften jeweils alle Spiele im gleichen Land absolvieren (Gruppen A und C in der Schweiz, Gruppen B und D in Österreich), wird der grenzüberschreitende Verkehr durch Besucher in dieser Phase des Turniers ziemlich gering sein. Einzig wenn eine Mannschaft ihr Team Base Camp z.B. in Österreich hätte und seine Gruppenspiele in der Schweiz resp. umgekehrt, könnte zusätzlicher grenzüberschreitender Verkehr entstehen. Dieser dürfte jedoch nicht derart gross sein, dass spezielle Massnahmen erforderlich sind. Ab den Viertelfinals wird die Wahrscheinlichkeit grösser, dass gewisse Mannschaften für ihre Spiele in das andere Land wechseln müssen. Dies bedeutet, dass dann auch Fangruppen bestimmter Länder ihrem Team ins andere Land nachreisen werden und somit der grenzüberschreitende Verkehr zunehmen wird. Nach dem Ende der Gruppenphase sind daher grenzüberschreitende Verkehrsangebote im öffentlichen Verkehr zu planen. Die zu erwartenden Besucherströme hängen jedoch vom Turnierverlauf ab und können daher zeitlich und betreffend Grösse stark variieren. Deshalb sind die grenzüberschreitenden Angebote im ÖV modular zu planen. Die SBB koordiniert diese Planung mit der ÖBB.

Im Strassenverkehr sind keine besonderen Vorkehrungen zu treffen. Wichtig ist hauptsächlich, dass der Zoll an den Strassenübergängen zwischen der Schweiz und Österreich die in der zwei-



ten Turnierphase zunehmenden Besucherströme antizipiert. Dies ist im Rahmen der laufenden Zoll-Arbeiten für die EURO 2008 zu beurteilen und allfällige Massnahmen im ersten Halbjahr 2007 zusammen mit Österreich festzulegen.

#### **9.4 Verkehrsinformation**

Im Bereich der Verkehrsinformation ist ein Austausch zwischen der Schweiz und Österreich wichtig. Die wichtigsten Informationen zur Verkehrssituation im jeweils anderen Land sollten den Besuchern zugänglich sein. Der Austausch von Verkehrsinformationen mit Österreich läuft in der Schweiz über die Viasuisse, die bereits jetzt Kontakt zum Ö3-Verkehrsdienst aufgenommen hat.



PROJEKTORGANISATION  
ÖFFENTLICHE HAND