

Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
Bundesamt für Sport BASPO
Per E-Mail an: niklaus.tschan@baspo.admin.ch

Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Kandidatur, Vorbereitung und Durchführung der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2038 – Grundsatz- und Planungsbeschluss

Bern, 14. März 2026

Sehr geehrter Herr Bundesrat Pfister,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nehmen diese gerne wie folgt wahr. Als Organisation, die sich einer ökologischen Verkehrspolitik verpflichtet fühlt, erwähnen wir insbesondere explizit oder implizit verkehrsrelevante Aspekte.

Wir anerkennen, dass ein Konzept, das sich nach bestehenden Anlagen richtet in Bezug auf die Nachhaltigkeit eindeutige Vorteile bietet, auch wenn bei einer dezentralen Ausrichtung das Verkehrsvolumen erhöht werden könnte, was sich negativ auf die Nachhaltigkeit der Kandidatur auswirkt.

Konkret sehen wir für den Bund in fünf Punkten Anpassungsbedarf in Bezug auf den Bundesbeschluss, seinen Materialien und seiner Umsetzung. Anpassungs- und Abklärungsbedarf in Bezug auf die Kandidatur an sich sind hier nicht wiedergegeben und werden wir direkt an den Trägerverein richten.

Erhöhung des Bundesbeitrags in dem Umfang, wie es im Eintrittspreis inbegriffene An- und Abreise per öffentlichen Verkehr an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen notwendig macht (Art. 2 Bst. a)

Gemäss erläuterndem Bericht S. 30 enthält der vernehmlassete Bundesbetrag von maximal 200 Mio. «mindestens 50 Mio.» für nicht weiter erläuterte Tarifierleichterungen zu ÖV-Nutzung. Um möglichst nachhaltige Spiele zu ermöglichen, sind ausnahmslos Tickets anzubieten, in deren Kaufpreis die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr ab der ganzen Schweiz inbegriffen ist. Dies ist die wirksamste Massnahme, um den Anteil, der mit dem öffentlichen Verkehr anreisenden Besuchenden zu erhöhen und ist bei vielen Schweizer Sport- und Kulturveranstaltungen Standard. Die Fussball-Europameisterschaften der Frauen haben gezeigt, dass das Inkludieren der schweizweiten An- und Abfahrt im Ticketpreis auch bei schweizweiten Veranstaltungen machbar und wirksam ist. Nur eine vergünstigte statt einer inkludierten Reise mit dem ÖV anzubieten, wäre eindeutig ungenügend. Auch für andere Beteiligte wie Sportler, Medienschaffende, Betreuende oder Freiwillige ist eine kostenlose oder allenfalls konkurrenzlos günstige Anreise mit dem ÖV anzubieten. Beim gewählten schweizweiten Konzept ist es jedoch nötig, dass die An- und Abreise an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen inbegriffen ist - bei Veranstaltungen am Tag auch am vorangehenden und bei Veranstaltungen am Abend auch am Folgetag. Eine rechtzeitige Anreise am Wettkampftag zu einem Bobrennen in St. Moritz oder an eine morgendliche Curlingpartie in Genf ist in vielen Fällen fahrplanmässig gar nicht möglich (nicht mal von anderen Wettkampforten). Auch bei nicht ganz so weit entfernten Veranstaltungen ist die ÖV-Reise am gleichen Tag oft nicht genügend attraktiv. Der Anreiz mit dem ÖV an-, ab- und zwischen den

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Wettkampforten zu reisen würde ansonsten für sehr viele reduziert. Mit Reisewegen ausserhalb besonders Publikumswirksamer Spitzentage lassen sich Verkehrsspitzen glätten, die touristische Wertschöpfung steigern und die beschränkte Zahl an Extrazüge und Extrabusse operativ sinnvoller einsetzen.

Verbindlichkeit der Vorgaben von Artikel 2 präzisieren insbesondere bzgl. Vorrang gegenüber anderslautenden Bestimmungen z.B. in einem Host-Country-Vertrag (z.B. vorbildliche Einhaltung geltender Umweltvorschriften gemäss Art. 2 Bst. g)

Wir anerkennen, dass der Bund gewillt ist, dem Veranstalter möglichst präzise und messbare Vorgaben zu machen. Beispielsweise in Bezug auf eine explizit vorbildhafte Einhaltung geltender Umweltvorschriften, was z.B. bei publikumsintensiven Infrastrukturen - wie es Sportstätten sind - auch entsprechende Fahrten- und Verkehrskonzepte einschliesst. Da diese Vorgaben von Art. 2 dennoch im aktuellen Vorschlag «nur» als «Eckwerte» deklariert sind, stellt sich uns die Frage nach der Verbindlichkeit dieser politischen Mindestanforderungen.

Wie stellt der Bund beispielsweise sicher, dass geltende Vorgaben auch eingehalten werden, wenn die Trägerorganisation und das IOC im Host-Country-Vertrag Bestimmungen unterzeichnen und sich gegenseitig zusichern, die sich bei einer gerichtlichen Überprüfung als nicht mit dem Schweizer (Umwelt-)Recht vereinbar erweisen sollten?

Welche Mittel hat der Bund, um in einem solchen Fall zu intervenieren und notfalls vom ihm zu leistende Unterstützung tatsächlich von der Einhaltung seiner Vorgaben von Artikel 2 (wozu u.a. die vorbildliche Einhaltung umweltrechtlicher Bestimmungen gehört) abhängig zu machen oder geleistete Unterstützung z.B. finanzieller Art zu widerrufen?

Das ist keine theoretische Frage. Diverse Bauprojekte dürften einer Umweltverträglichkeitsprüfung UVP unterstehen. Ihre Rechtmässigkeit ist also erst durch Umweltexperten zu ermitteln. Werden nun beispielsweise Fristen oder Anforderungen, die die Organisatoren mit dem IOC oder andere Dritten vereinbart haben, nicht eingehalten, wie stellt der Bund sicher, dass materielles Recht und Verfahrensrecht auch dann durchgesetzt werden, selbst wenn im Host-Country-Vertrag Verpflichtungen eingegangen würden, die sich als damit nicht kompatibel erweisen? Leider enthält der erläuternde Bericht bzgl. allfälliger Verletzung der festgelegten Eckwerte von Art. 2 kaum Ausführungen, was der Bund mit Blick auf die Botschaft nachholen sollte. Eine UVP kann beispielsweise feststellen, welche ökologischen Begleitmassnahmen wirtschaftlich tragbar und deshalb zwingend zu realisieren sind, damit ein Projekt bewilligbar ist. Dies könnte jedoch in Konflikt stehen mit der auf S.22 erläuterten Zusage, die sich die Trägerorganisation selbst (oder auch dem IOC?) gemacht hat, bei einem drohenden Defizit, kostenintensive Anforderungen zu reduzieren.

Die in Bst. g vorgegebene Transparenz muss auch die Veröffentlichung des Host-Country-Vertrages einschliessen.

Trennung OCOG und Non-OCOG zwischen Bund und Trägerorganisation verbindlich festlegen

Gemäss erläuterndem Bericht erklärt sich der Verein OPWS 2038 nicht zuständig für Belange, die nicht unter die betriebliche Organisation fallen (Non-OCOG).¹ Wir unterstützen diese Abgrenzung. Entsprechend kann die Trägerorganisation hinsichtlich von Non-OCOG-Bereichen auch keine

¹ S. 19: «Unter dem Begriff «Non-OCOG» werden Aufwände und Erträge zusammengefasst, die ausserhalb der Verantwortung und des Einflussbereichs der Trägerorganisation anfallen, wie beispielsweise Investitionen in permanente Infrastrukturen oder Aufwände für die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum.»

S.27: «Für allfällige Investitionen zur Erstellung, Sanierung oder Modernisierung von permanenter Wettkampf-, Unterbringungs- oder Verkehrsinfrastruktur («Non-OCOG») sind keine finanziellen Mittel budgetiert.»

Verpflichtungen eingehen und Bund, Kanton und Gemeinden stehen zusammen mit allfälligen Dritten in der Endverantwortung. Wir empfehlen diese Aufteilung vertraglich abzusichern und allenfalls im Bundesbeschluss zu umschreiben, um Zweifelsfälle bzgl. regulatorischer, inhaltlicher und finanzieller Zuständigkeit möglichst zu vermeiden. Wir erwarten, dass die öffentliche Hand ein Interesse hat, die von ihr finanzierte und zur Verfügung gestellte Infrastruktur (z.B. die Verkehrsinfrastruktur) und deren Benützung unter ihrer Kontrolle zu behalten.

Aktive Rolle des Bundes bei der Definition der Inhalte der Vermächtnisstrategie

Die bisher kommunizierten Inhalte der Vermächtnisstrategie zur Sicherstellung einer nachhaltig positiven Wirkung und Steigerung der gesamtgesellschaftlichen Akzeptanz der Spiele vernachlässigen die ökologische Nachhaltigkeit. Keiner der acht Themenbereiche adressiert vor allem auch die Ökologie, obwohl ökologische Vorbehalte die Akzeptanz Olympischer Spiele bisher zu Recht stark minderten. Auch weil sich der Bund gemäss Artikel 3 vorbehält, dem Parlament Bundesmittel zur finanziellen Unterstützung von Projekten im Sinne der Vermächtnisstrategie zu beantragen, hat er ein Interesse daran, sich bei der Wahl der Themenbereiche einzubringen, so dass Co-Benefits entstehen, die im Sinne der Langfriststrategien des Bundes sind. Zentral ist v.a. der Einsatz von Umwelttechnologien, deren Marktfähigkeit durch die Anwendung vor oder während der Spiele forciert und unter Beweis gestellt werden kann (im Sinne der Klimastrategie des Bundes, deren Umsetzung arg im Verzug ist. Z.B. durch Beimischung erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe über das verpflichtende Mindestmass hinaus, um den Klimaflugabdruck von An- und Abreisen von Beteiligten aus Übersee zu reduzieren oder der lückenlose Einsatz der Elektromobilität inkl. Individualverkehr und Pistenfahrzeuge).

Ausgestaltung der paralympischen Spiele im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes und der künftigen Weiterentwicklung der entsprechenden Politik

Zugänglichkeit insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist ein leidiges Thema, wie die nicht fristgerechte Ausrüstung einer grossen Zahl von ÖV-Haltestellen zeigt. Paralympische Spiele sind mit Blick auf eine möglichst gute Zugänglichkeit eine Chance, da Infrastrukturen erstellt werden müssen, die den aktuellen Bedürfnissen besonders mobiler Personen mit einem Handicap gerecht werden. Der Bund hat ein Interesse daran, dass möglichst auf provisorische Lösungen während der Spiele verzichtet wird, so dass die Rollstuhlgängigkeit und Sehbehindertenkompatibilität der Infrastruktur dauerhaft verbessert wird. So fallen für die öffentliche Hand Folgekosten weg und die Inklusion wird in ihrem Sinne verbessert. Entsprechend ist es auch Aufgabe des Bundes, dafür zu sorgen, dass die Veranstalter nicht nur die bundesrechtlichen Mindeststandards zum Zeitpunkt der Vergabe der Spiele erfüllen, sondern dass die Massnahmen denjenigen Vorgaben entsprechen, die zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung gelten (z.B. Gegenvorschlag Inklusions-Initiative).

Wir bedanken uns für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundlichen Grüsse



Stéphanie Penher
Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz